



ACTIVIDAD 2004



ATM

Autoritat
del Transport
Metropolità

Edición
Autoritat del Transport Metropolità
c/ Muntaner, 315-321
08021 Barcelona
Teléfono +34 93 362 00 20
Fax +34 93 362 00 22
e-mail: atm@atm-transmet.org
web: www.atm-transmet.org

Depósito legal: B27470-2005

Impresión: Estudi 6

Diseño y Maquetación: www.aidcreativos.com

Barcelona, mayo de 2005

CAPÍTULO 1 PRESENTACIÓN DEL CONSORCIO	7
1 ADMINISTRACIONES INTEGRANTES DE LA ATM	9
2 ÓRGANOS DE GOBIERNO, ASESORAMIENTO Y CONSULTA	10
3 ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DE LA ATM	13
 CAPÍTULO 2 ACTUACIÓN DEL EJERCICIO 2004	15
1 PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS	17
1.1 Informe anual de seguimiento del PDI 2001-2010	17
1.2 Desarrollo de actuaciones relacionadas con el PDI	26
2 GESTIÓN DEL SISTEMA TRANVIARIO	28
2.1 Tranvía Diagonal - Baix Llobregat	28
2.2 Tranvía Sant Martí - Besòs	31
3 MATERIAL MÓVIL	34
4 SISTEMA TARIFARIO INTEGRADO	36
4.1 Ventas y utilización del Sistema Tarifario Integrado (STI)	37
4.2 Índice de intermodalidad	40
5 FINANCIACIÓN DEL SISTEMA	41
6 OTRAS ACTUACIONES	43
6.1 Planificación de servicios de transporte público	43
6.2 Sermetra	44
6.3 Ámbito de proyección exterior	45
 CAPÍTULO 3 ESTADÍSTICAS DEL SISTEMA	49
1 TransMet XIFRES 2004	50
2 ESTUDIOS Y ENCUESTAS	53
2.1 Encuesta de Movilidad Cotidiana 2001 (EMQ'01)	53
2.2 Encuesta de Movilidad En día Laborable año 2004 (EMEF'04)	60
 CAPÍTULO 4 INFORME DE AUDITORÍA	67
 CAPÍTULO 5 PRESUPUESTO 2005	107



Hemos vivido un año de transición, de cambio, de incorporación de nuevos responsables y de llegada de nuevos interlocutores.

Finalmente el Govern de Catalunya, el Gobierno de España y la ATM han podido culminar las negociaciones y cerrar, por período vencido, el contrato-programa 2002-2004. Este hecho tan importante, es a su vez, la expresión de una paradoja. Hemos cerrado el contrato-programa cuando ya había concluido su vigencia. Si bien es importante haberlo logrado, para avanzar sobre seguro y conocer el terreno que pisamos, no deja de ser sorprendente que esta circunstancia haya obligado a la ATM y a sus operadores, a trabajar con financiación externa, con pólizas de tesorería, siempre pendientes de entregas a cuenta que no llegaban, y enzarzados en una precariedad financiera poco recomendable.

A finales de 2004, por un momento, siempre por debajo de las expectativas y de las necesidades, nos hemos puesto al día. Lo hemos hecho dejando algún fleco en el camino. Pero lo hemos hecho.

Sin embargo, ahora llega el momento de la verdad. El momento de prever el futuro a corto, medio y largo plazo. A corto, las necesidades son aún alcanzables, y quizás pueda abordarse un contrato-programa de transición para el período 2005-2006. Pero el contrato-

programa 2007-2010 debe abordar con valentía un momento nuevo y una nueva escala de todo el sistema metropolitano de movilidad.

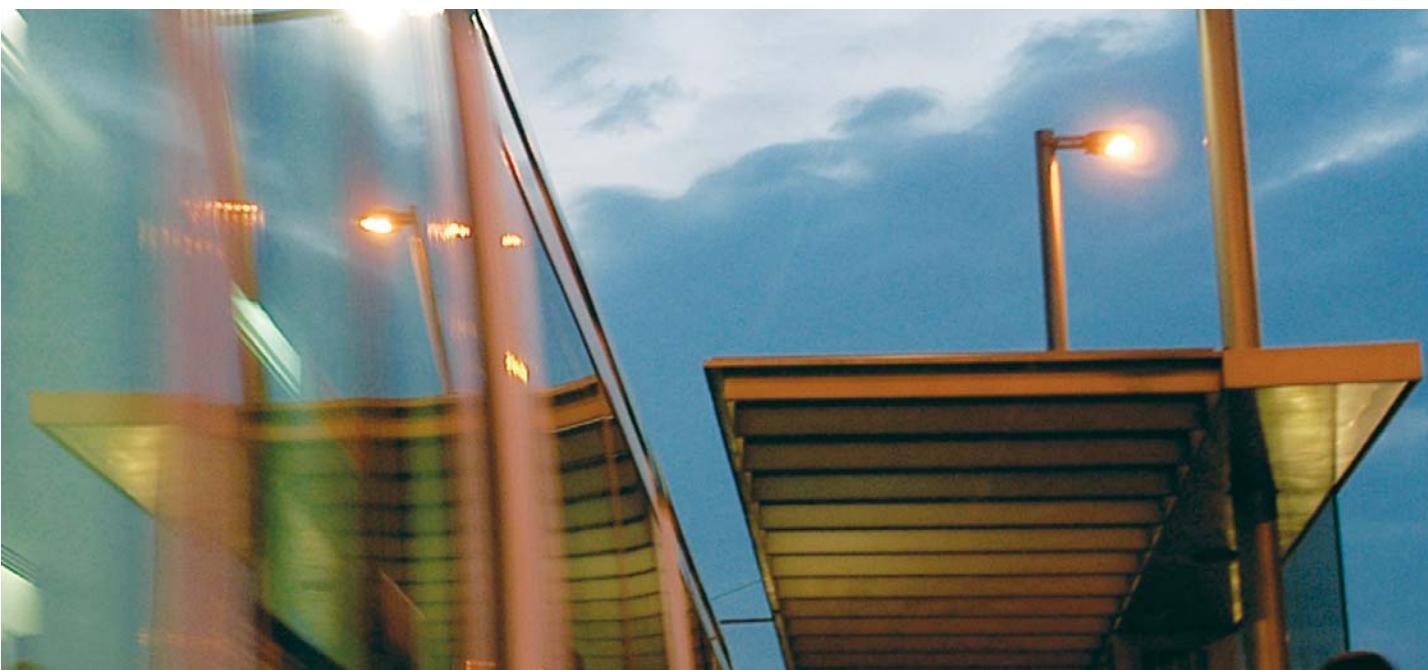
Ha llegado el momento de poner de manifiesto que las infraestructuras de la movilidad en el Área metropolitana de Barcelona concentran un gran volumen de necesidades. Tanto por lo que se refiere a inversiones, como por lo que se refiere a los costes de gestión y mantenimiento de la red; una red que crece, tiene que crecer, y tiene que modernizarse y tecnificarse para dar respuesta a una demanda creciente y a unas necesidades obvias de una sociedad que, cada día más, deberá moverse eficientemente en transporte público.

Quiero señalar finalmente que el coste de los servicios que ofrecen los operadores de la ATM y la significación de su servicio tiene poca visibilidad. Nos acaba pareciendo un dato ya adquirido, una referencia en el paisaje. Pero si la financiación de la salud es un problema de Estado, también lo es, a su escala, la financiación del transporte público y de la movilidad, aunque a veces no lo parezca.

Joaquim Nadal i Farreras

Consejero de Política Territorial y Obras Públicas y Presidente de la ATM





1

Presentación del Consorcio



1 ADMINISTRACIONES INTEGRANTES DE LA ATM

La Autoritat del Transport Metropolità (ATM) es un consorcio interadministrativo de carácter voluntario, creado en 1997, al cual pueden adherirse todas las administraciones titulares de servicios públicos de transporte colectivo de la región metropolitana de Barcelona.

Las Administraciones consorciadas son la Generalitat de Catalunya (51%) y administraciones locales (49%), compuestas por el Ayuntamiento de Barcelona, la Entitat Metropolitana del Transport (EMT) y la Agrupación de Municipios titulares de servicios de Transporte Urbano de la

región metropolitana de Barcelona (AMTU). Cabe destacar la presencia de representantes de la Administración General del Estado, en los órganos de gobierno de la ATM, en calidad de observadores.

La ATM tiene como finalidad articular la cooperación entre las Administraciones públicas titulares de los servicios y de las infraestructuras del transporte público colectivo del área de Barcelona que forman parte del consorcio, y también la colaboración con aquellas que, como la Administración del Estado, están comprometidas financieramente o son titulares de servicios propios.



2 ÓRGANOS DE GOBIERNO, ASESORAMIENTO Y CONSULTA

En los órganos de gobierno, asesoramiento y consulta de la ATM, están representados los distintos organismos y administraciones relacionados con el transporte público colectivo.

Consejo de Administración

El Consejo de Administración es el órgano rector de la ATM. Se compone de dieciocho miembros de pleno derecho - nueve en representación de la Generalitat de Catalunya, siete en representación de las Administraciones locales constituyentes (Ayuntamiento de Barcelona y EMT), dos en representación de la AMTU -, y dos en representación de la Administración del Estado con carácter de observadores. Asisten a las reuniones el Director General y el Director Técnico.

La composición del Consejo de Administración el 31 de diciembre de 2004 era la siguiente:

Presidente	Joaquim Nadal Farreras
Vicepresidente 1º	Xavier Casas Masjoan
Vicepresidenta 2ª	Maite Arqué Ferrer
Vocales	Martí Carnicer Vidal
	Jordi Casso Samsó
	Jordi Cots Domínguez
	Ricard Fernández Ontiveros
	Jordi Follià Alsina
	Jordi Hereu Boher
	Jordi Julià Sort
	Josep Mayoral Antigas ⁽¹⁾
	Manel Nadal Farreras
	Oriol Nel·lo Colom
	Dídac Pestaña Rodríguez
	Jordi Portabella Calvete
	Lluís Tejedor Ballesteros
Vocal y Director General	Ramon Seró Esteve
Observadores	José Mª Cacho Herrero
	Miguel Pozo de Castro
Secretaria	Carme Sardà Vilardaga ⁽²⁾

(1) desde el 13 de mayo de 2004, substituyendo al Sr. Josep Pujadas Maspons

(2) desde el 26 de julio de 2004, substituyendo a la Sra. Montserrat Viñas Pons

Comité Ejecutivo

El Comité Ejecutivo del Consejo de Administración está formado por seis miembros de éste, tres en representación de la Generalitat de Catalunya, dos en representación de las Administraciones locales constituyentes y uno en representación de la AMTU.

Tiene la función general de examinar y elevar al Consejo de Administración las propuestas sobre instrumentos de planificación del Sistema Metropolitano de Transporte Público Colectivo, convenios de financiación y contratos de servicios con administraciones y operadores, sistema tarifario y presupuestos anuales, entre otras.

El Comité Ejecutivo tenía, a 31 de diciembre de 2004, la siguiente composición:

Presidente	Ramon Seró Esteve
Vocales	Maite Arqué Ferrer
	Jordi Hereu Boher
	Jordi Julià Sort
	Manel Nadal Farreras
Secretaria	Carme Sardà Vilardaga ⁽¹⁾

(1) desde el 21 de julio de 2004, substituyendo a la Sra. Montserrat Viñas Pons

Comisión de Asesoramiento Jurídico

Esta comisión da asistencia y asesoramiento jurídico al Comité Ejecutivo. Está formada por representantes de la Generalitat de Catalunya, del Ayuntamiento de Barcelona, de la EMT, de la AMTU y de la propia ATM.

Comisión Técnica

Esta comisión da asistencia y asesoramiento técnico al Comité Ejecutivo. Está formada por representantes de las administraciones consorciadas y de los operadores públicos.

Comisión Económica

Esta comisión da asistencia y asesoramiento económico al Comité Ejecutivo. Está formada por representantes de las administraciones consorciadas y de los operadores públicos.

Comité de Seguimiento de la Integración Tarifaria

El Consejo de Administración del 15 de noviembre del 2000 acordó la creación del Comité de Seguimiento de la Integración Tarifaria (CSIT) compuesto por las administraciones y los operadores implicados, como soporte técnico para el seguimiento de la integración tarifaria en su ámbito de gestión.

Ponencia Técnica de Operadores

La Ponencia Técnica de Operadores del Transporte Colectivo Metropolitano es el órgano de colaboración y consulta del consorcio ATM en cuestiones de carácter técnico, está compuesta por representantes de los operadores de transporte público de la región metropolitana.

Ponencia de Usuarios y Beneficiarios

La Ponencia de Usuarios y Beneficiarios del Transporte Colectivo Metropolitano es el órgano de participación y consulta, de los agentes institucionales y sociales, en el funcionamiento del Sistema Metropolitano de Transporte Público Colectivo del área de Barcelona.



3 ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DE LA ATM

A 31 de diciembre de 2004 la composición de la plantilla de la ATM era la siguiente:

Directivos y responsables de gestión

Ramon Seró Esteve, Director General
Marc A. Garcia López, Director Técnico ⁽¹⁾
Josep Caldú Cebrián, Jefe del Servicio de Administración
Mayte Capdet Sorribes, Jefe del Servicio de Comunicación y Estudios
Carme Fàbregas Casas, Jefe del Servicio de Sistemas de Información y Oficina Técnica
Xavier Roselló Molinari, Adjunto al Director Técnico
Àngel Sangrós Bondia, Jefe del Servicio de Desarrollo de Proyectos
Francesc Calvet Borrull, Jefe de la Unidad de Planificación
Maria Montaner Maragall, Jefe de la Unidad de Relaciones con los Operadores
Lluís Rams Riera, Jefe de la Unidad de Financiación del Sistema

(1) nombrado por el Consejo de Administración del 3 de diciembre de 2004, en substitución del Sr. Jordi Prat Soler

Personal técnico y de soporte

Montserrat Alegrí Garcia	Miquel Lamas Sánchez
Xavier Andreu Sedó	Agustí López Marín
Lluís Avellana Pla	Mònica Lladó Garcia
Magda Baró Callejas	Josep Martínez Lacambra
Jordi Clària Martínez	Josep Moya Matas
Anna Farrero Vallès	Alfred Pallardó Beltran
Montserrat Ferré Corretja	Teresa Riba Ventura
Núria Fontova Jordana	Sílvia Sanchón Llausí
Sonia Gómez Gil	Rosa Solans Castells
Montserrat Hernández Rovira	





2

Actuación del ejercicio 2004



ACTUACIÓN DEL EJERCICIO 2004

1 PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

1.1 Informe anual de seguimiento del PDI 2001-2010

El Consejo de Administración de la ATM tuvo conocimiento del segundo informe de seguimiento del PDI 2001-2010, en fecha 26 de julio de 2004. Los rasgos más significativos del citado informe se sintetizan a continuación.

Inversión efectuada

La evaluación cuantificada del grado de ejecución material de cada actuación, así como de los tres programas y del conjunto del PDI, requiere información detallada de la obra ejecutada efectivamente, a través de las certificaciones de obra, que ha proporcionado en cada caso el organismo responsable: Dirección General de Puertos y Transportes (DGPT), en la mayor parte de actuaciones, pero también GISA (con relaciones valoradas para la línea L9) y la propia ATM (en el caso del tranvía).

Cabe destacar que mientras las actuaciones ligadas a la nueva línea L9 de

metro y a los dos tramos de tranvía en marcha, tienen su propio mecanismo de financiación, las actuaciones señaladas con un asterisco (*) se incluyen en el 3º Convenio de Financiación de Infraestructuras (CFI), ya acordado entre la Administración General del Estado y la Generalitat de Catalunya, y firmado el 23 de julio de 2004.

El detalle para cada actuación y programa figura en los cuadros de los siguientes puntos.

Así pues, en estos dos primeros años del PDI 2001-2010, se han iniciado las actividades preparatorias (redacción de estudios informativos o proyectos constructivos) en casi todas las actuaciones; han entrado en servicio (metro ligero de Can Cuiàs, los dos tranvías) o están en ejecución las obras de los principales proyectos (L9, la prolongación de L5 y de L3, etc.) lo que supone un nivel de licitación del 66,7% del conjunto de las actuaciones; finalmente la obra ya ejecutada comporta una inversión realizada de 978,2 M€, un 15% del total de la inversión prevista en estos programas del PDI 2001-2010.

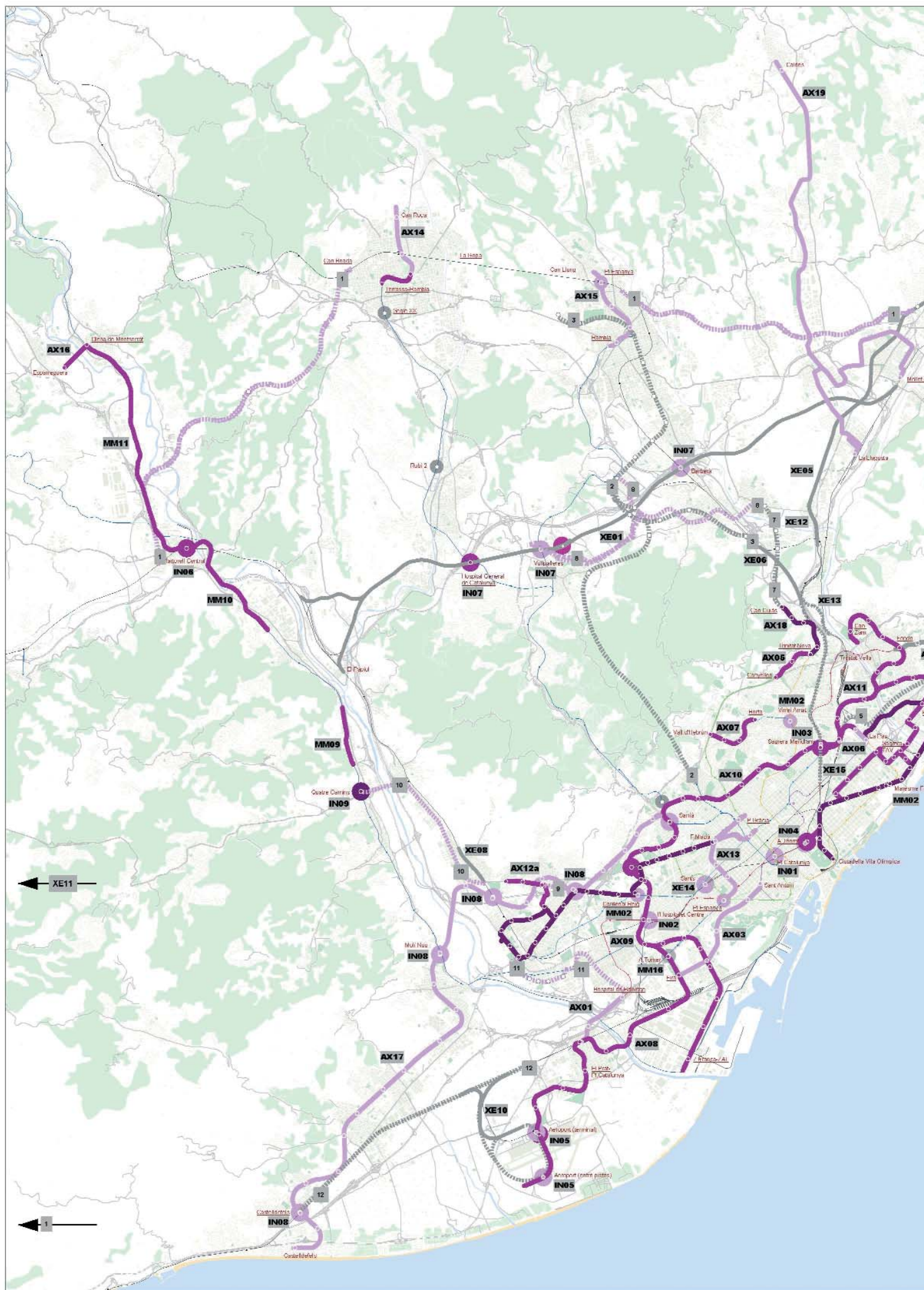
Programas de actuación PDI. Estado de licitación a julio de 2004

Programa de actuación	Presupuesto ⁽¹⁾ (M€)	Obra licitada (M€)	Inversión efectuada ⁽²⁾ (M€)	Grado de licitación (%)	Grado de ejecución (%)
Ampliación de red	5.665,78	3.948,21	878,32	69,69	15,50
Modernización y mejora	583,20	295,92	86,75	50,74	14,88
Intercambiadores	347,36	155,12	13,13	44,66	3,78
Total PDI⁽³⁾	6.596,34	4.399,25	978,20	66,69	14,83

(1) Presupuesto que figura en el PDI 2001-2010 o en los proyectos constructivos

(2) Fuente: DGPT (CFI), GISA (L9) y ATM (Tranvía)

(3) Sin el programa de actuaciones en la red ferroviaria estatal



PDI 2001-2010 ESTAT D'EXECUCIÓ - JULIOL 2004

ACTUACIONS

Ampliacions de xarxa ferroviària

- AX01** Metro L1: Hortolengament Horta - l'Arga - H. Prat H. Catalunya
- AX02** Metro L1: Hortolengament Horta - Horta Centre
- AX03** Metro L2: Connexió Sant Antoni - Horta 2
- AX04** Metro L2: Perllungament Pep Verdaguer Badalona Centre - Casagueres Muntanya - Can Rull
- AX05** Metro L2: Perllungament Canyelles - Torrelles Trinitat Nova
- AX06** Metro L1: Perllungament La Pau - Sagrera TAV
- AX07** Metro L1: Hortolengament Horta - Vall d'Hebron
- AX08** Metro L3: Tram-Assepte - Horta - Llobregat
- AX09** Metro L3: Tram-Assepte - Horta - Sagrera Muntanya
- AX10** Metro L3: Tram-Assepte - Horta - Sagrera Muntanya
- AX11** Metro L3: Tram-Assepte - Horta - Sagrera Muntanya
- AX12a** Trambaix (Xarxa) (H. Horta) - Horta
- AX12b** Trambaix (Xarxa) (H. Horta) - Horta
- AX13** H. Hortolengament H. Horta - H. Prat H. Catalunya - Horta Centre
- AX14** FCC Perllungament Terrassa - Sabadell - Can Rull
- AX15** FCC Perllungament Sabadell - Estació - Llobregat
- AX16** FCC Trambaix - Sagrera Muntanya
- AX17** L3: Castellolí - Sant Joan - Sant Joan
- AX18** Metro Lleuger Trinitat Nova - Can Rull
- AX19** Estació reservada per a bus al carrer de Calders - Mollet/Santa Perpètua

Modernització i millora de xarxa (Metro i FGC)

- MM01** Metro conversió de L1 a L2
- MM02** Metro Naves - Horta: Muntanya - Horta, Vini Amat i Cantonal King
- MM03** Metro Millora d'estructura (no grada)
- MM04** Metro adaptació a TMB's (no grada)
- MM05** Metro Horta: Horta de via (no grada)
- MM06** Metro Millora d'estructura i modernització (no grada)
- MM07** Metro Seguretat a la xarxa (no grada)
- MM08** Metro Conversió automàtica de trens (TAC) a L1 (no grada)
- MM09** FCC Serrallonga: Serrallonga - Mollet
- MM10** FCC: Serrallonga: Serrallonga - Mollet
- MM11** FCC: Serrallonga: Serrallonga - Mollet
- MM12** FCC: Serrallonga: Serrallonga - Mollet
- MM13** FCC: Serrallonga: Serrallonga - Mollet
- MM14** FCC: Serrallonga: Serrallonga - Mollet
- MM15** FCC: Serrallonga: Serrallonga - Mollet
- MM16** FCC: Serrallonga: Serrallonga - Mollet

Intercanviadors

- IN01** Intercanviador T1: Catalunya (Metro L1, L2, L3, L4, FCC i RENFE)
- IN02** Intercanviador Hospital de Llobregat (Metro L1 i L2 i H-H-H)
- IN03** Nova estació intermodal a Sagrera Muntanya (Metro L1 i L2 i H-H-H)
- IN04** Intercanviador Atr. de Llobregat (Metro L1 i L2 i H-H-H)
- IN05** Intercanviador intermodal amb el TAV
- IN06** Intercanviador Marçall Central (FCC, RENFE i Estació Dusa)
- IN07** Intercanviador línia de l'Assepte - Mollet (RENFE i FCC)
- IN08** Intercanviador a la línia Castellolí - Sant Joan - Sant Joan
- IN09** FCC Intercanviador Quatre Carrers (FCC i Estació Dusa)
- IN10** FCC Aparcament de disseny (no grada)
- IN11** Noves estacions d'autobús i aparcaments a estacions de metro (no grada)

Ampliacions, modernització i millora de xarxa ferroviària estatal

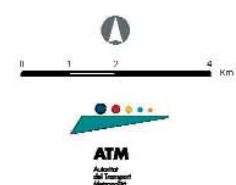
- XE01** Recursió a viatgers línia de l'Assepte - Mollet
- XE02** Ampliació de capacitat, Tram Badalona - Mollet
- XE03** Desdoblament de via Arrens de Mar - Tordera
- XE04** Connexió de les línies de Vil·la Clara
- XE05** Desdoblament de via Montcada - la Garriga
- XE06** Tínel de Montcada
- XE07** Noves estacions a Sabadell, Terrassa, Sant Adrià i Orense
- XE08** Desdoblament de via a Sant Joan de Vilatorrada
- XE09** Nou Tínel Santa - Sagrera (Actuacions OIF)
- XE10** Desdoblament de via Arrens
- XE11** Estació de Vilatorrada del Paralel
- XE12** Subministrament parcial a Mies Ramonella
- XE13** Servei ferroviari al Tínel de Meridiana
- XE14** Millora de l'accés sud a l'estació de Santa
- XE15** Millora de l'accés nord de l'estació a Sagrera TAV
- XE16** Noves instal·lacions logístiques (no grada)
- XE17** Modernització i millora de les instal·lacions de seguretat (no grada)
- XE18** Aparcament de disseny (no grada)
- XE19** Nou material mòbil de Rodalies (no grada)

Estudis de viabilitat i traçat de noves actuacions

- 1** Estudi conjunt de nova línia ferroviària entre Mollet i Sabadell (Horta, Horta Centre, Horta 2)
- 2** Nova línia Tíbilabu - UND (FCC)
- 3** Nova línia Montcada - Sabadell
- 4** Desdoblament de la Carriga - Vic
- 5** Variants de Badalona (o permetibilitat de la línia existent)
- 6** Estudi de desplaçament de la línia del Marçall cap a l'interior
- 7** Metro Lleuger Can Cullers - Torrelles
- 8** Trambaix (Xarxa) - Centre (Xarxa) - Sant Joan
- 9** Pas del Trambaix Diagonal - Dalt Llobregat per la línia de Vilatorrada (Capçalera de Vilatorrada)
- 10** Hortolengament Trambaix (Xarxa) - Centre (Xarxa)
- 11** Hortolengament Trambaix (Xarxa) - Centre (Xarxa)
- 12** Estudi de capacitat del carrer de Calders - Mollet/Santa Perpètua

ACTUACIONS PDI 2001-2010. ESTAT D'EXECUCIÓ. Juliol 2004

- Actuació en servei
- Obra adjudicada o en executió
- Obra en licitació
- Estudi informatiu, Projecte de traçat o Projecte constructiu en licitació o en redacció
- Actuacions no iniciades
- Estudis de viabilitat en redacció
- Estudis de viabilitat no iniciats



Juliol 2004

Programa de ampliación de red

Actuación

Situación actual (julio 2004)

AX01 - Prolongación L1 Hospital de Bellvitge-El Prat (Pl. Catalunya)	Finalizada la maqueta del estudio informativo y de impacto ambiental. Pendiente del intercambiador central de El Prat
AX02 - Prolongación L1 Fondo-Badalona Centre	No iniciada
AX03 - Conexión L2 Sant Antoni-Fira Montjuïc 2	Entregado primer borrador del proyecto constructivo
AX04 - Prolongación L2 Pep Ventura-Badalona Centre*	En redacción el proyecto constructivo. Entrega en el segundo semestre
AX05 - Prolongación L3 Canyelles-Trinitat Nova*	Obra adjudicada y en ejecución
AX06 - Prolongación L4 La Pau-Sagrera TAV*	Adjudicada la obra y en ejecución el tramo Santander - Sagrera
AX07 - Prolongación L5 Horta-Vall d'Hebron*	Adjudicada la obra y en ejecución
AX13 - Prolongación FGC Pl. Espanya-F. Macià-Gràcia/Provença	Entregado el estudio previo de demanda y trazado
AX14 - Prolongación Terrassa Rambla-UPC/Vallparadís*.	Adjudicada y en ejecución
AX15 - Prolongación FGC Sabadell Rambla-Pl. Espanya	Estudio informativo en estado de revisión por Patrimonio Cultural. Entregada maqueta del proyecto constructivo del intercambiador de Pl. Espanya
AX16 - Teleférico Esparreguera-Olesa* (incluida en la actuación MM11)	Obra adjudicada y en construcción
AX17 - Línea Castelldefels-Sant Boi-Sarrià	Entregado el proyecto de trazado del tramo Castelldefels-Sant Boi. En redacción el proyecto constructivo
AX18 - Metro ligero Trinitat Nova-Can Cuiàs. Superestructura*	Entra en servicio el 14 de diciembre de 2003
AX19 - Plataforma reservada autobuses Caldes de Montbui-Mollet/Santa Perpètua	Estudio informativo redactado
Línea L9 (Actuaciones AX08-11)	
L9. Tramo Sagrera Meridiana-Can Zam/Gorg	Adjudicado proyecto y obras de infraestructura y estaciones. En ejecución
L9. Tramos Aeropuerto-Parc Logístic-Zona Universitària-Sagrera Meridiana	Adjudicadas las obras y en ejecución
L9. Túnel Aeropuerto-Parc Logístic	Adjudicadas las obras
L9. Proyectos sectoriales (ascensores, escaleras mecánicas, sistema peaje)	Adjudicados
Tranvía	
AX12a - Tranvía Diagonal-Baix Llobregat	Entra en servicio el 3 de abril de 2004
AX12b - Tranvía Glòries-Besòs	Entra en servicio el 8 de mayo de 2004
Material móvil (L9, renovación L5 y otros: 89 trenes)	Adjudicado

* Actuación incluida en el 3º Convenio de Financiación de Infraestructuras

Programa de ampliación de red

Actuación	Presupuesto ⁽¹⁾ (M€)	Inversión efectuada ⁽²⁾ (M€)	Grado de ejecución (%)	Observaciones
AX01 - Prolongación L1 Hospital de Bellvitge-El Prat (Pl. Catalunya)	132,28	-	-	
AX02 - Prolongación L1 Fondo-Badalona Centre	128,86	-	-	
AX03 - Conexión L2 Sant Antoni-Fira Montjuïc 2	146,89	-	-	
AX04 - Prolongación L2 Pep Ventura-Badalona Centre* - Can Ruti	120,20	0,469	0,39	30,06 M€ fins Badalona Centre (CDI)
AX05 - Prolongación L3 Canyelles-Trinitat Nova*	86,67	4,750	5,48	
AX06 - Prolongación L4 La Pau-Sagrera TAV*	54,09	0,073	0,13	
AX07 - Prolongación L5 Horta-Vall d'Hebron*	134,03	30,568	22,81	
AX13 - Prolongación FGC Pl. Espanya-F. Macià-Gràcia/Provença	159,63	-	-	
AX14 - Prolongación Terrassa Rambla-UPC/Vallparadís*-Can Roca	143,04	5,074	3,55	40,27 M€ fins UPC (CFI)
AX15 - Prolongación FGC Sabadell Rambla-Pl. Espanya	136,67	-	-	
AX16 - Teleférico Esparreguera-Olesa* (incluida en la actuación MM11)	4,48	2,792	62,32	
AX17 - Línea Castelldefels-Sant Boi-Sarrià	757,27	-	-	
AX18 - Metro ligero Trinitat Nova-Can Cuiàs. Superestructura*	30,00	28,527	95,09	
AX19 - Plataforma reservada autobuses Caldes de Montbui-Mollet/Santa Perpètua	72,06	-	-	
Línea L9 (Actuaciones AX08-11)				
L9. Tramo 4 Bon Pastor - Can Zam. Infraestructura y estaciones	-	118,149	-	
L9. Tramo 4 Sagrera TAV - Gorg. Infraestructura y estaciones	-	105,761	-	
L9. Tramo 2 y 3	-	6,125	-	
L9. Redacción de proyectos	-	13,247	-	
Total Línea L9	2.614,52	243,282	9,31	
Tranvía				
AX12a - Tranvía Diagonal-Baix Llobregat	241,25	190,894	79,13	
AX12b - Tranvía Sant Martí-Besòs	168,94	128,611	76,13	
Material móvil (L9, renovación L5 y otros: 89 trenes)	534,90	-	-	
TOTAL Programa ampliación de red	5.665,78	878,322	15,50	

* Actuación incluida en el 3º Convenio de Financiación de Infraestructuras (CFI)

⁽¹⁾ Presupuesto que figura en el PDI 2001-2010 o en los proyectos constructivos

⁽²⁾ Fuente: DGPT (CFI), GISA (L9) y ATM (Tranvía)

Programa de modernización y mejora

Actuació

Situación actual (julio 2004)

MM01 - Conversión de L4 en L2. La Pau-Pep Ventura*	En servicio
MM02 - Nuevas estaciones de metro	En servicio
Maresme (L4)*	Entrega del proyecto constructivo el mes de octubre
Cardenal Reig (L5)*	Entrega del proyecto constructivo el mes de septiembre
Virrei Amat (L5)*	
MM03 - Mejora de estaciones+nuevos vestíbulos (Vallcarca, Sants, Hospital de Bellvitge)	Licitados los proyectos constructivos de nuevos vestíbulos en las estaciones de L4 Llacuna, Bogatell, Poblenou y Selva de Mar. En redacción el proyecto constructivo de Vallcarca, inicio de un nuevo proyecto constructivo en Hospital de Bellvitge y en ejecución la obra de Sants Estació (L3)
MM04 - Adaptación de estaciones metro a PMR (Líneas L1, L3, L4 y L5)*	Adjudicadas las obras de las líneas L1,L4 y L5. Licitación en septiembre de L3
MM05 - Renovación de vía de metro	Tramos finalizados en L3
MM06 - Mejoras en explotación y mantenimiento	A cargo de FMB
MM07 - Seguridad en la red de metro	Licitado el sistema de videovigilancia centralizada (48 estaciones) (FMB)
MM08 - ATP-ATO L4	Por iniciar
MM09 - Semisoterramiento en Pallejà (FGC)*	Adjudicado y en ejecución la fase I. En redacción el proyecto constructivo de la fase II
MM10 - Desdoblamiento vía el Palau-Martorell (FGC)*	Obra adjudicada i en execució
MM11 - Desdoblamiento Martorell-Olesa (FGC)*	Pendiente de declaración de impacto ambiental. Inicio de las obras de plataforma y toma de electricidad de la subcentral
MM12 - Supresión pasos a nivel (FGC)*	Finalizados 2 pasos a nivel en Callús y 2 más en redacción, inicio de ejecución del PN de Piera en septiembre, finalizado el proyecto constructivo de Vallbona y en redacción el de Masquefa
MM13 - Adaptación a PMR (FGC)	En redacción los proyectos constructivos de adaptación
MM14 - Alargamiento andenes en Bonanova y Tres Torres (FGC)*	En servicio
MM15 - Señalización y control de la circulación (FGC)	A cargo de FGC
MM16 - Nueva estación en Amadeu Torner	No iniciada

* Actuación incluida en el 3º Convenio de Financiación de Infraestructuras

Programa de modernización y mejora

Actuación	Presupuesto ⁽¹⁾ (M€)	Inversión efectuada ⁽²⁾ (M€)	Grado de ejecución (%)	Observaciones
MM01 - Conversión de L4 en L2. La Pau-Pep Ventura *	25,23	25,224	9,98	
MM02 - Nuevas estaciones de metro				32,76 M€ al CFI
Maresme (L4) *	29,03	14,971	51,5	
Cardenal Reig (L5) *	-	0,143	-	
Virrei Amat (L5) *	-	0,026	-	
MM03 - Mejora de estaciones + nuevos vestíbulos (Vallcarca, Sants, Hospital de Bellvitge)	156,56	0,437	0,28	
MM04 - Adaptación de estaciones metro a PMR (líneas L1, L3, L4 y L5) *	116,60	3,079	2,64	66,11 M€ al CFI
MM05 - Renovación de vía de metro	25,24	-	-	
MM06 - Mejoras en explotación y mantenimiento	40,27	5,007	12,43	
MM07 - Seguridad en la red de metro	18,03	-	-	
MM08 - ATP-ATO L4	18,03	-	-	
MM09 - Semisoterramiento en Pallegà (FGC) *	44,60	4,432	9,94	
MM10 - Desdoblamiento vía el Palau-Martorell (FGC) *	46,12	20,573	44,61	
MM11 - Desdoblamiento Martorell-Olesa (FGC) *	18,76	3,794	20,22	
MM12 - Supresión pasos a nivel (FGC) *	5,37	2,812	52,36	
MM13 - Adaptación a PMR (FGC)	13,46	0,376	2,79	
MM14 - Alargamiento andenes en Bonanova y Tres Torres (FGC) *	6,97	5,878	84,33	
MM15 - Señalización y control de la circulación (FGC)	12,92	-	-	
MM16 - Nueva estación en Amadeu Tòrrer	6,01	-	-	
TOTAL programa de modernización y mejora	583,20	86,752	14,88	

* Actuación incluida en el 3º Convenio de Financiación de Infraestructuras (CFI)

⁽¹⁾ Presupuesto que figura en el PDI 2001-2010 o en los proyectos constructivos

⁽²⁾ Fuente: DGPT (CFI), GISA (L9) y ATM (Tranvía)

Programa de intercambiadores

Actuación

IN01 - Intercambiador Pl. Catalunya (metro L1-L2-L3-L4, FGC y Renfe)

IN02 - Intercambiador Hospitalet Centre (metro L1-L9 y Renfe)

IN03 - Intercambiador Sagrera Meridiana

IN04 - Intercambiador Arc de Triomf*

IN05 - Intercambiadores relacionados con el TAV

IN06 - Intercambiador Martorell Central (FGC, Renfe y Estación Bus)

IN07 - Intercambiadores línea el Papiol - Mollet (Renfe y FGC)

IN08 - Intercambiadores línea Castelldefels - Sant Boi - Cornellà

IN09 - Intercambiador Quatre Camins*

IN10 - Aparcamientos de disuasión (FGC)

IN11 - Nuevas estaciones de autobús y aparcamientos en estaciones de metro

Situación actual (julio 2004)

En redacción el estudio informativo

Redactado proyecto básico (en colaboración con el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Hospitalet)

Obra adjudicada

En revisión estudio de alternativas de remodelación y mejora de accesos. Entregado el proyecto constructivo lado Arc de Triomf. Próxima adjudicación de la redacción de proyecto constructivo conjunto Arc de Triomf-Malraux

A cargo del GIF, al destinarse al TAV el nuevo túnel pasante

Incluido en el desdoblamiento de FGC Palau-Martorell (MM10)

Efectuado el estudio de demanda de la línea y los

intercambiadores (ATM). Redactado el estudio informativo conjunto de Vullpalleres. Inicio de un proyecto constructivo en Vullpalleres de FGC, compatible con el anterior

A prever en el proyecto constructivo de la L12

En servicio, inaugurado el 4 de julio de 2003

En redacción el estudio de alternativas y demanda de la Pl. Doctor Pearson en Rubí

Desprogramada la estación de autobuses en Cerdanyola del Vallès

* Actuación incluida en el 3º Convenio de Financiación de Infraestructuras

Programa de intercambiadores

Actuación	Presupuesto ⁽¹⁾ (M€)	Inversión efectuada ⁽²⁾ (M€)	Grado de ejecución (%)	Observaciones
IN01 - Intercambiador Pl. Catalunya (metro L1-L2-L3-L4, FGC y Renfe)	127,78	-	-	
IN02 - Intercambiador Hospitalet Centre (metro L1-L9 y Renfe)	30,95	-	-	
IN03 - Intercambiador Sagrera Meridiana	105,88	-	-	
IN04 - Intercambiador Arc de Triomf*	12,02	7,770	64,64	
IN05 - Intercambiadores relacionados con el TAV	30,05	0,273	0,91	
IN06 - Intercambiador Martorell Central (FGC, Renfe y Estación Bus)	3,01	-	-	
IN07 - Intercambiadores línea el Papiol - Mollet (Renfe y FGC)	11,42	-	-	
IN08 - Intercambiadores línea Castelldefels - Sant Boi - Cornellà	15,02	-	-	
IN09 - Intercambiador Quatre Camins*	4,16	5,090	122,36	
IN10 - Aparcamientos de disuasión	2,77	-	-	
IN11 - Nuevas estaciones de autobús y aparcamientos en estaciones de metro	4,30	-	-	
TOTAL Programa de Intercambiadores	347,36	13,133	3,78	

* Actuación incluida en el 3º Convenio de Financiación de Infraestructuras (CFI)

⁽¹⁾ Presupuesto que figura en el PDI 2001-2010 o en los proyectos constructivos

⁽²⁾ Fuente: DGPT (CFI), GISA (L9) y ATM (Tranvía)

Programa de actuaciones en la red ferroviaria estatal

El seguimiento de estas actuaciones, cuya responsabilidad en diseño, proyección y ejecución del Ministerio de Fomento, resulta más dificultoso. A partir de la información recogida de las licitaciones del Ministerio y la obtenida en las reuniones de la Comisión de Seguimiento del Convenio Renfe-ATM, se puede señalar que está prevista la entrada en servicio parcial para viajeros de la línea el Papiol-Mollet (tramo Cerdanyola-Sant Cugat-Rubí-Castellbisbal-Martorell) (actuación XE01) durante el 2005, y que las actuaciones ligadas a la llegada del TAV experimentan el retraso correspondiente a los cambios de trazado decididos.

Cabe señalar también que la actuación XE09 - Nuevo túnel Sants-Sagrera debe excluirse del PDI, ya que, con posterioridad a su aprobación, el Ministerio acordó con la Generalitat de Catalunya y el Ayuntamiento de Barcelona que el nuevo túnel no se dedicara a los servicios de cercanías, sino que por él pasara la nueva línea de alta velocidad y ancho UIC.

1.2 Desarrollo de actuaciones relacionadas con el PDI

1.2.1 Estudios de viabilidad derivados del PDI

Con el fin de desarrollar el PDI 2001-2010 aprobado por el Consejo de Gobierno de la Generalitat de Catalunya el día 25 de junio del 2002, la ATM ha elaborado cuatro estudios de viabilidad y trazado de nuevas actuaciones con el fin de analizar su rentabilidad social:

- Estudio de viabilidad de la nueva línea ferroviaria orbital Mataró - Granollers - Sabadell - Terrassa - Martorell - Vilafranca del Penedès - Vilanova i la Geltrú
- Estudio de viabilidad Sabadell (Pl. Espanya) - Castellar del Vallès (FGC)
- Estudio de alternativas de trazado y modo de la prolongación de la línea L2 Badalona Centre - Can Ruti
- Estudio de viabilidad y de alternativas de trazado del tranvía Cornellà Centre-Almeda-Hospital de Bellvitge.

1.2.2 Estudios informativos y proyectos constructivos

Por otro lado, la ATM ha participado activamente en las comisiones de seguimiento, promovidas por la DGPT, de los estudios informativos y proyectos constructivos de las 21 actuaciones del PDI siguientes:

- Prolongación de la línea L1 Feixa Llarga - El Prat. Cola de maniobras y mejora de la accesibilidad
- Prolongación la línea L2 entre Sant Antoni y Fira 2
- Nueva estación de la línea L4 en Virrei Amat con correspondencia con la L5
- Nueva estación de la línea L5 en Sant Ramon



- Nuevo vestíbulo en la estación de Can Vidalet en la línea L5
- Estudio informativo de la nueva línea L12 Castelldefels – Sant Boi-Sarrià
- Prolongación Sabadell Rambla-Pl. Espanya-Can Oriac (FGC)
- Ensanche de andén dirección Sarrià de la estación de Provença de FGC
- Nuevo vestíbulo en el acceso de la calle Roselló de la estación de Provença de FGC
- Nueva estación en Vullpalleres (FGC)
- Prolongación de andenes y mejora de accesibilidad de la estación Peu de Funicular de FGC
- Mejora de accesibilidad en las estaciones de FGC (adaptación a personas con movilidad reducida, PMR)
- Carril reservado para autobuses en la Autopista A-2 entre Av. Diagonal y Molins de Rei, en la autopista C-58 y en la autopista del Maresme C-31
- Intercanviador de Arc de Triomf
- Pasos inferiores de peatones en estaciones de Renfe
- Adaptación a PMR y ensanche de andenes en la estación de Gràcia (FGC)
- Nuevos vestíbulos en las estaciones de Bogatell, Llacuna, Poblenou y Selva de Mar de la línea L4
- Mejora de la evacuación en toda la red de FMB
- Estudio de alternativas de mejora de la accesibilidad en Pl. Catalunya
- Estudio de alternativas de mejora de la accesibilidad en el intercambiador del Clot
- Remodelación de la estación de Mercat Nou de la línea L1

1.2.3 Otros estudios y colaboraciones de naturaleza ferroviaria

Cabe mencionar la participación de la ATM en el “Estudio de viabilidad de la implantación de un servicio ferroviario de transporte de viajeros (Renfe) en la factoría SEAT de Martorell”, donde se analiza la mejora de accesibilidad en este importante centro atractor de viajeros.

Por otra parte, la ATM ha participado activamente en la Comisión Técnica de Investigación de las circunstancias y causas de la colisión de dos trenes, en la línea L3 de FMB, el día 31 de octubre de 2004.

1.2.4 Nomenclatura e información a los usuarios

Se ha encargado el estudio de denominación de las estaciones y los accesos de los tramos 1, 2 y 3 de la línea L9 de metro, actualmente en construcción, con el fin de disponer de nombres definitivamente aprobados en el momento de rotular, aún antes de su entrada en servicio.

Asimismo la ATM ha supervisado el registro de los mensajes de megafonía en el interior de los tranvías de las redes Diagonal-Baix Llobregat y Sant Martí-Besòs.

2 GESTIÓN DEL SISTEMA TRANVIARIO

2.1 Tranvía Diagonal - Baix Llobregat

El 2004 ha sido el año de la entrada en servicio del tranvía.

El 11 de febrero se inauguró el paso viario bajo Renfe del Intercambiador de Cornellà, incluido en el proyecto del tranvía, que ha permitido conectar la carretera de Esplugues con la Av. Can Corts, sin tener que recurrir al bucle existente hasta entonces.

El 3 de abril de 2004 entraron en servicio las líneas T1 y T2, por completo, y la línea T3 hasta Montesa. La necesidad de adaptar los tiempos de recorrido de los tranvías a las modificaciones de la regulación semafórica de la Diagonal, supuso cambios en los intervalos de paso y la velocidad comercial de la entrada en servicio, respecto a lo previsto en el Proyecto de Explotación de 28 de julio de 2003.

Durante el periodo de pruebas con tranvías en línea (de enero a marzo de 2004) se produjo un alto índice de siniestralidad por incidencias con el tráfico rodado. Este hecho aconsejó a los responsables de movilidad de los ayuntamientos por donde discurre el tranvía, y a la ATM, a adoptar medidas de refuerzo de la señalización en las paradas y a lo largo de la plataforma.

El 9 de mayo de 2004, Tramvia Metropolità, SA, suspendió el servicio por los graves problemas funcionales, derivados de la adherencia del producto bituminoso de sellado de la vía con los carriles. Una vez realizadas las tareas de limpieza y saneamiento, se restableció el servicio el 15 de mayo de 2004. La simple retirada del material (en la vía en céspe) o la retirada de 2 cm bajo la cara superior del carril (en el caso de vía en aglomerado), fue suficiente para eliminar el riesgo de nuevos incidentes.

El 29 de mayo de 2004 entró en servicio el tramo de T3 hasta P28 (Sant Martí de l'Erm).

2.1.1 Proyectos

El Consejo de Administración de la ATM de 26 de julio aprobó un incremento en la inversión prevista, que se concretó en el Proyecto Complementario nº 2 de urbanización, el Complementario de señalización vial y el Proyecto modificado en Sant Just Desvern.

El Complementario nº 2 incluye mejoras urbanísticas solicitadas por los ayuntamientos de Barcelona, Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat y Sant Joan Despí, por un importe (IVA excluido) de 2.352.048,96 €.

El Complementario de refuerzo de señalización incluye las actuaciones iniciadas antes de la entrada en servicio, por un importe (IVA excluido) de 1.686.622,46 €.

El Consejo de Administración de la ATM, en su sesión de 27 de octubre, aprobó el Proyecto modificado nº 4 del tramo de Sant Just Desvern, por un incremento de presupuesto de 7.587.325,00 € (IVA excluido). Las actuaciones más importantes incorporadas en esta modificación, a parte del paso a vía doble, de un tramo de plataforma tranviaria con todos sus elementos funcionales, son: la excavación arqueológica de la zona del Pla del Vent con el traslado de la estructura singular romana "Iacus", la ejecución de una nueva red de colectores, la reposición de tubería de agua de 1000 mm, la mejora de la calidad de los materiales, de la red de alumbrado y de la jardinería en el ámbito entre la P28 (Sant Martí de l'Erm) y la P31 (Consejo Comarcal).

2.1.2 Obras

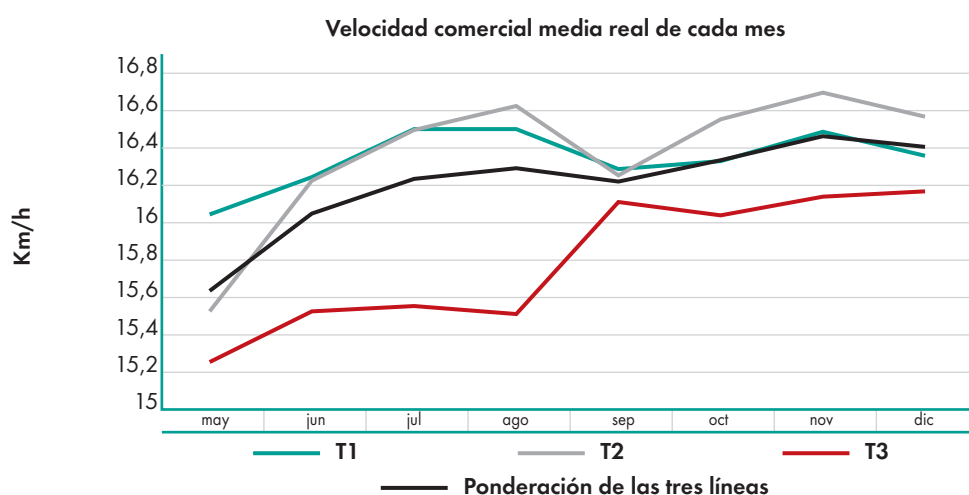
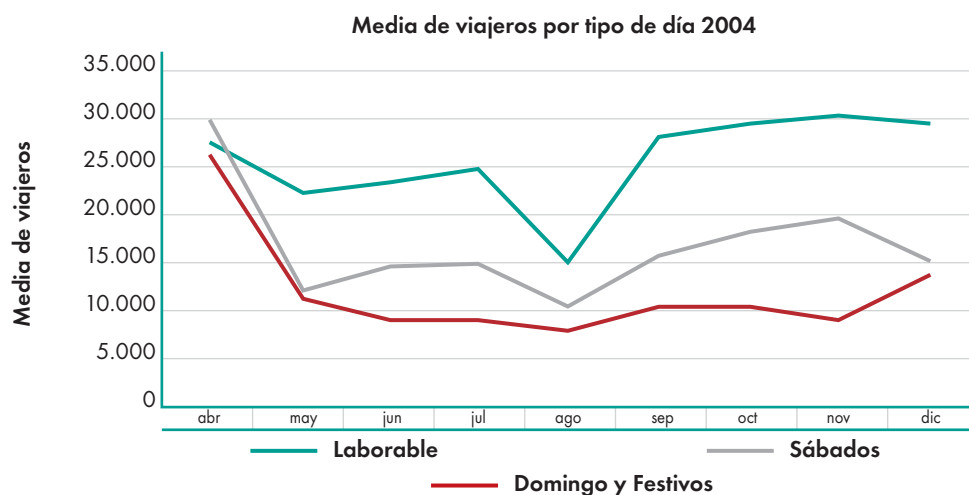
De entre las actuaciones desarrolladas por las obras del tranvía durante el 2004, destacan: la ejecución de la zona ajardinada de Torre Melina, el soterramiento de líneas eléctricas en la Carretera de Collblanc, las obras de urbanización en el tramo de Laureà Miró por donde no transcorre el tranvía, la urbanización encima el intercambiador de Cornellà, la urbanización del entorno de la parada de Sant Martí de l'Erm, la colocación de cámaras y barandas de protección de peatones, y la adopción de medidas de refuerzo de la señalización, las obras en el paso inferior de la AP2, la excavación arqueológica de la zona del Pla del Vent, el traslado de la estructura singular romana "Iacus", el inicio de la ejecución de una nueva red de colectores y la reposición de 800 m de tubería de agua de 1000 mm.

Tabla resumen de certificaciones Tranvía Diagonal-Baix Llobregat

Capítulos	Importe Certificado a Origen (€)
Proyecto constructivo (Modificado 4)	
Obra civil (42)	108.858.271,74
Sistemas (39)	35.407.349,73
Material móvil (41)	47.028.610,84
Paso inferior de la A2 (20)	3.012.649,77
Proyecto Complementario de Urbanización nº 1	
Obra civil (30)	10.013.847,12
Sistemas (7)	238.674,24
Proyecto Complementario de Urbanización nº 2	
Obra civil (5)	1.980.852,14
Proyecto de Señalización y Seguridad Vial	
Obra civil (5)	1.035.111,57
TOTAL CERTIFICADO	207.575.367,15

2.1.3 Explotación

Respecto al uso del tranvía, cabe destacar que durante el 2004 se han consolidado los 30.000 viajeros en día laborable y que el día con el mayor número de viajeros (sin incluir las jornadas de puertas abiertas) fue el 22 de diciembre, con 34.013 usuarios.



La velocidad comercial obtenida desde la entrada en servicio sigue una tendencia significativamente al alza, aunque dista aún del objetivo para la red (19 km/h).

El número total de viajeros transportados por el Trambaix desde la inauguración y a lo largo del año 2004 es de 5.850.297. Esta cifra incluye los viajeros transportados durante las jornadas de puertas abiertas y los que utilizaron el título promocional T-Tram.



Viajeros del Trambaix año 2004

Mes	Viajeros
abril	427.432
mayo	431.898
junio	586.913
julio	650.308
agosto	433.491
septiembre	702.439
octubre	747.253
noviembre	756.233
diciembre	761.911
TOTAL	5.497.878
TOTAL VIAJEROS ⁽¹⁾	5.850.297

(1) Incluye viajes promocionales T-Tram y jornadas de puertas abiertas

2.2 Tranvía Sant Martí - Besòs

El 8 de mayo de 2004 se puso en servicio la fase 1A de la línea T4 del sistema tranviario Sant Martí - Besòs que discurre, desde la parada de Renfe de Sant Adrià, (P30) por la calle Taulat, Av. Diagonal hasta Pl. de les Glòries, acabando en la parada terminal provisional de Glòries (P3).

El 9 de mayo de 2004, Tramvia Metropolità del Besòs, SA, como ha quedado reflejado anteriormente, suspendió el servicio debido a problemas con el material de sellado.

El 14 de julio de 2004 se puso en servicio la fase 1B de la línea T4 del sistema tranviario Sant Martí - Besòs, que continua el recorrido de la fase 1A por la Av. Meridiana y la calle Wellington, acabando en la parada P20 (Ciudadella | Vila Olímpica).

2.2.1 Proyectos y obras

Dejando a parte la línea T4, totalmente acabada, quedan pendientes de ejecución los tramos de Cristòfol de Moura, lado Alfons el Magnànim, el tramo, a cargo de GISA, del soterramiento de la Gran Via de les Corts Catalanes, donde se ubican 2 km de plataforma tranviaria, y la conexión de este con la Pl. de les Glòries continuando por el lateral de la Gran Via.

En base al Acuerdo del Consejo de Administración de la ATM del 27 de julio de 2004, que aprobó la redacción de un Proyecto Modificado en los términos municipales de Badalona y Sant Adrià de Besòs, Tramvia Metropolità del Besòs, SA está procediendo a la redacción del mencionado Proyecto Modificado.

Atendiendo las causas mencionadas, así como el retraso de las obras de soterramiento de la Gran Vía y del aparcamiento municipal de la calle Cristòfol de Moura, cabe dejar constancia que la finalización de las obras puede retrasarse hasta diciembre de 2005 o primer trimestre de 2006.

El Acuerdo del Consejo de Administración de la ATM, de 3 de diciembre de 2004, autorizó a Tramvia Metropolità del Besòs S.A. a redactar un Proyecto Modificado al trazado de la Rambla del Poble Nou por el lateral de Gran Vía ya mencionado.

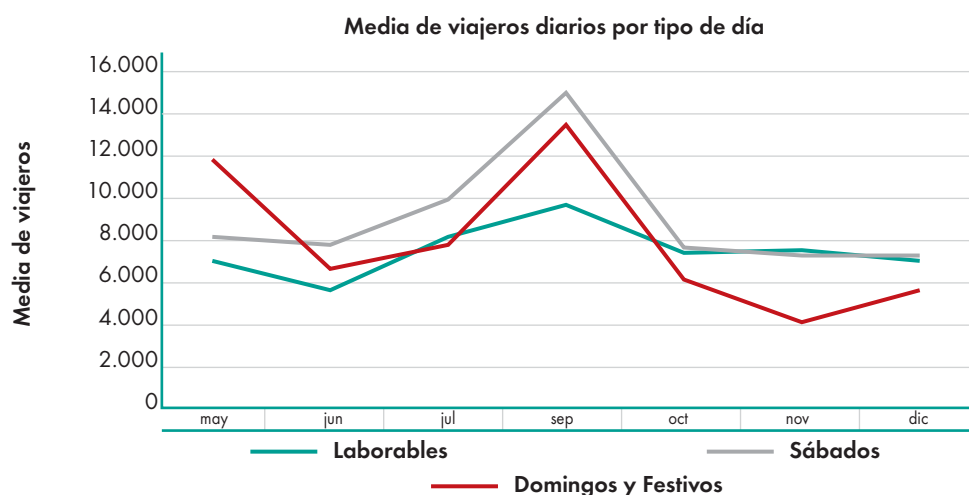
En la misma fecha, el Consejo de Administración aprobó el Proyecto Modificado nº 1 del Tranvía de Sant Martí - Besòs, sin incremento de presupuesto, el Proyecto Complementario de la estación de Renfe de Sant Adrià por un presupuesto de 569.037,65€ (IVA no incluido) y el Proyecto Complementario de Señalización y Seguridad Vial por un presupuesto total de 283.325,21€ (IVA no incluido).

Tabla resumen de certificaciones (diciembre de 2004)

Capítulos	Importe Certificado a origen (€)
Total Obra civil	75.611.153
(Urbanización, vía, paradas...)	
Total Sistemas	32.626.765
(Señalización, talleres, cocheras, billeteaje...)	
Total Material móvil	42.107.066
TOTAL CERTIFICADO	150.344.984

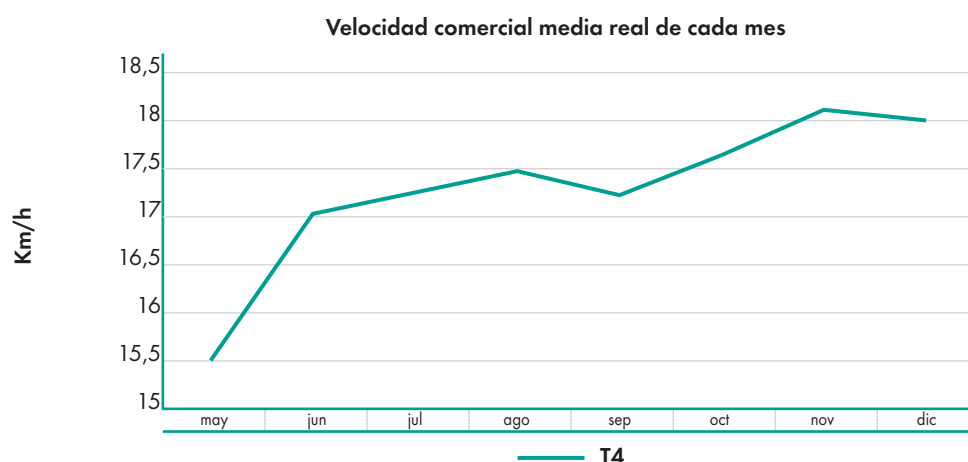
2.2.2 Datos de Explotación

Siguiendo el mismo esquema que en el Tranvía del Baix Llobregat, se presentan unos cuadros de seguimiento de la operación del Tranvía Sant Martí - Besòs.





Las puntas de septiembre se corresponden con las últimas semanas de funcionamiento del Forum Internacional de las Culturas 2004. La situación de los últimos meses, con demanda no discriminada entre los días laborables y los sábados, es interpretable en el sentido del uso comercial o lúdico que se da al tranvía. No hay aún una demanda debida a movilidad obligada derivada de la existencia de un generador de viajes importante. Este papel le corresponderá en el futuro al 22@ y al desarrollo asociado a esta iniciativa urbanística del Ayuntamiento de Barcelona.



El gráfico de velocidad comercial manifiesta una clara tendencia al alza, con valores cercanos a los deseables según el Plan de Explotación, es decir, 19 km/h.

El número total de viajeros transportados por el Trambesòs desde la inauguración y a lo largo del año 2004 es de 1.837.740. Esta cifra incluye los viajes realizados con el título promocional T-Tram.

Viajeros del Trambesòs año 2004

Mes	Viajeros
mayo	89.174
junio	184.869
julio	261.559
agosto	259.311
septiembre	336.077
octubre	222.945
noviembre	202.304
diciembre	209.533
TOTAL	1.765.772
TOTAL VIAJEROS ⁽¹⁾	1.837.740

(1) Incluye los viajes promocionales T-Tram

3 MATERIAL MÓVIL

El día 23 de julio de 2004 se firmó el contrato de arrendamiento de los 50 trenes que deberán dar servicio a la futura línea L9 del metro de Barcelona, actualmente en construcción, y que fabricará Alstom. Esta firma se añade a las operaciones de renovación y ampliación, de la flota de trenes de la red de metro, que aportarán una mejor calidad de servicio del transporte público del área de Barcelona.

El contrato se ha formalizado entre la ATM, la sociedad de propósito específico, Arrendadora Ferroviaria, SA -formada por el ICF Holding, la Caixa, Caja Madrid y Société Générale- y el fabricante de los trenes, Alstom Transporte, SA.

En unidad de acto se formalizaron también el contrato de suministro entre los mismos tres agentes, contrato que define el proceso de fabricación, suministro y entrega de los trenes, y el de mantenimiento del material móvil.

Esta firma restó condicionada a la firma definitiva de los diferentes contratos relacionados con la financiación de la operación, que se produjo finalmente el día 13 de septiembre de 2004.

El importe total de fabricación de los 50 trenes es de 296,6 millones de euros.

Tipología de los trenes



- Sistema de conducción automática sin conductor (ATC, Automatic Train Control)
- 5 coches con climatización independiente (cuatro motores y un remolque intermedio)
- Longitud del tren: 86 m
- Capacidad total: 969 viajeros (122 sentados)
- Velocidad máxima 80 km/h

- Intercomunicación diáfana entre coches, en los que la distribución interior de asientos y espacios está estudiada según la situación de los accesos a las estaciones de la línea L9:
 - o Coche central de gran capacidad y asientos longitudinales
 - o Coches intermedios con espacio para PMR y asientos longitudinales
 - o Coches extremos con espacio para bicicletas, asientos transversales para recorridos más largos, y sin cabina de conducción, con visión panorámica de la vía.
- 4 puertas dobles por coche con apertura simultánea con las puertas de andén
- Estructura mixta de aluminio y acero con ahorro de peso y energía
- Sistema de video vigilancia y conexión continua Tren - PCC (Puesto de Mando Central)
- Sistema de video información en el interior de los coches, paneles dinámicos de gráficos de línea y megafonía con conexión directa con el Centro de Control.

Los materiales utilizados son de gran resistencia al fuego y con una baja emisión de humos. También disponen de un sistema automático de detección de humos y están preparados para instalar un sistema de extinción mediante agua nebulizada.

Calendario y tipo de contrato

El calendario de entrega del material móvil arrendado prevé la recepción del primer tren en abril de 2006. Los 13 trenes necesarios para la entrada en servicio del primer tramo de la línea L9 Sagrera Meridiana-Gorg / Can Zam deberán entregarse en noviembre de 2006, mientras que el total de los 50 trenes estarán fabricados en junio de 2008.

El contrato es de arrendamiento y se establece por un periodo de 18 años; una vez transcurrido éste, la ATM puede optar por prorrogar el arrendamiento, o bien adquirir los trenes definitivamente a un precio que se sitúa entorno al 50% de su valor inicial.

Renovación de la flota del metro de Barcelona

Esta operación de *renting* se enmarca en el proceso de ampliación y renovación del material móvil de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, y comportará un importante rejuvenecimiento de la flota de trenes. Las operaciones de arrendamiento iniciadas corresponden a:

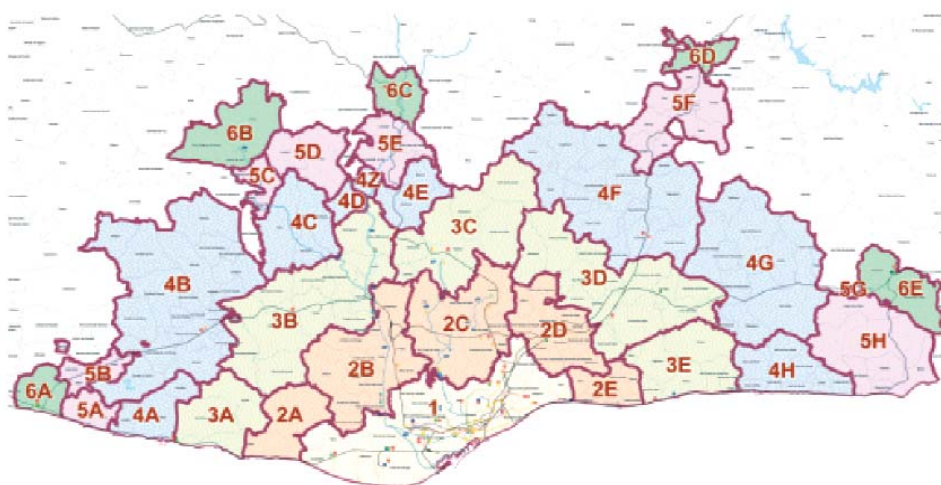
- 39 trenes para renovación y ampliación de las flotas de las líneas L5, L2 y L3 del metro de Barcelona, formalizada con CAF y Alquiler de Trenes, AIE, el 8 de agosto de 2003.
- 10 trenes para la ampliación de flota de la línea L1, necesarios para absorber la demanda que se generará por la puesta en servicio del primer tramo de la nueva línea L9. La operación de *renting* de los 10 trenes de la L1 se adjudicó por parte del Consejo de Administración de la ATM a CAF el día 3 de diciembre de 2004, y se prevé su formalización durante el mes de abril de 2005.

4 SISTEMA TARIFARIO INTEGRADO

El proyecto de la Integración Tarifaria en el conjunto de la RMB, promovido por las administraciones consorciadas, fue aprobado por el Consejo de Administración de la ATM, el 15 de noviembre del 2000, y tenía como objetivos:

- Crear un sistema de tarifas fácilmente comprensible y basado en principios aceptados por los usuarios
- Favorecer la percepción del sistema metropolitano de transporte público colectivo como red integrada
- Contribuir a posicionar el transporte público como sistema atractivo para los usuarios

La zonificación adoptada fue de 6 coronas tarifarias sectorizadas en zonas.



El calendario de incorporación al proyecto de los diferentes operadores ha sido el siguiente:

Año 2001

Barcelona Bus (antes Asser), Authosa, Autocars R. Font, Autocorb, Autos Castellbisbal, Cingles Bus, Cintoï Bus, Empresa Casas, Empresa Plana, Empresa Sagalés, FGC, FytSA, Hispano Igualadina, La Vallesana, Martí Colomer, Mohn, Oliveras, Rodalies Renfe (primera corona), Rosanbus, Sarbus, Soler i Sauret, TMB, Transports Generals d'Olesa, Transports Lydia, Transports Públics, Tusgsal y los servicios urbanos de Sabadell (TUS) y Sant Cugat del Vallès (Sarbus y Saiz Tour).

Año 2002

Todos los servicios de Rodalies Renfe, Bus Castellví, 25 Osona Bus (antes E. Pous), Hispano Llacunense, Marès-Trans, Montferri Hnos. y los servicios urbanos de Castellbisbal (A. Castellbisbal), Mataró (Mataró Bus) y Rubí (Transports Públics), y el servicio del autobús del Puerto (TCC).

Año 2003

Los servicios urbanos de Terrassa (TMESA), El Papiol (Autos Castellbisbal), Granollers (Autobusos de Granollers), Vallirana (Soler i Sauret), Molins de Rei (Molins Bus UTE), Cerdanyola del Vallès (Sarbus), Vilassar-Cabrera de Mar (Empresa Casas), Igualada (TUISA); se integraron también el servicio interurbano instado por el municipio de Mollet del Vallès y los servicios interurbanos de las empresas Hispano Llacunense y SA Masats Transports Generals.

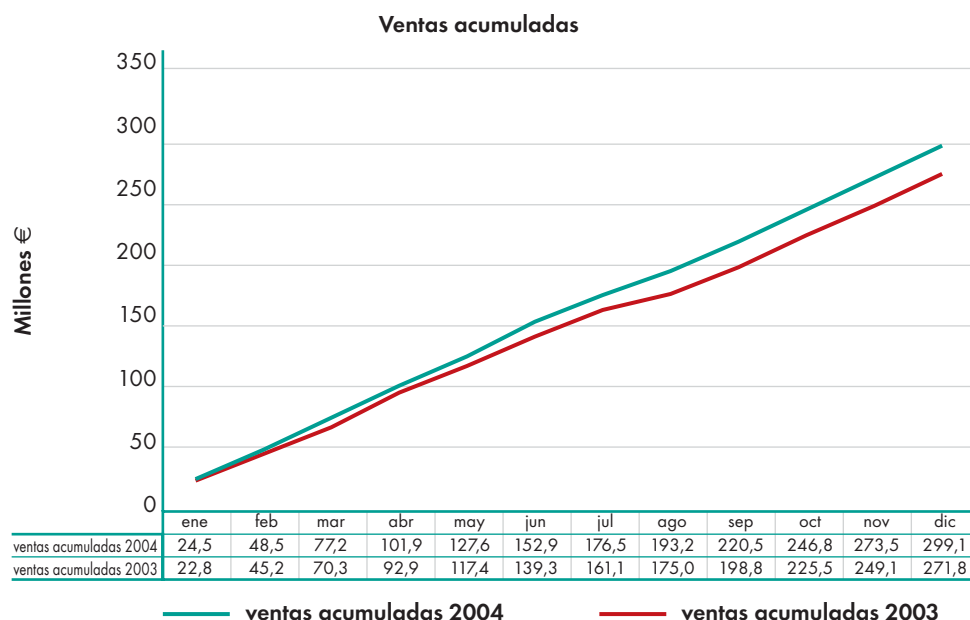
Año 2004

- 3 de enero: CRA La Hispania, SA
- 7 de enero: Autocars Vendrell, SL
- 3 de abril: Trambaix
- 8 de mayo: Trambesòs
- 1 de julio: La Hispano Hilariencia, SA
- se han firmado los convenios de adhesión del servicio interurbano de Eurolines Peninsular y del servicio urbano de Sant Vicenç dels Horts (Tibus, SA), pendientes de integrarse a primeros de 2005.

4.1 Ventas y utilización del Sistema Tarifario Integrado (STI)

El año 2004 se han recaudado 299.119.448,77 € (sin IVA) por la venta de títulos integrados. Este dato de recaudación representa un crecimiento del 10% respecto de la cifra de cierre del año 2003, que fue 271.885.709,86 € (sin IVA).

La recaudación mensual acumulada del año 2004 respecto el 2003 se presenta en el siguiente gráfico.



Se han vendido 38.314.462 unidades de títulos integrados ATM, excluyendo los T-Esdeveniment (títulos especiales con motivo de determinados Acontecimientos, como por ejemplo el Forum de las Culturas) lo que significa un crecimiento de un 5,13% (36.443.513 unidades vendidas en el ejercicio 2003).

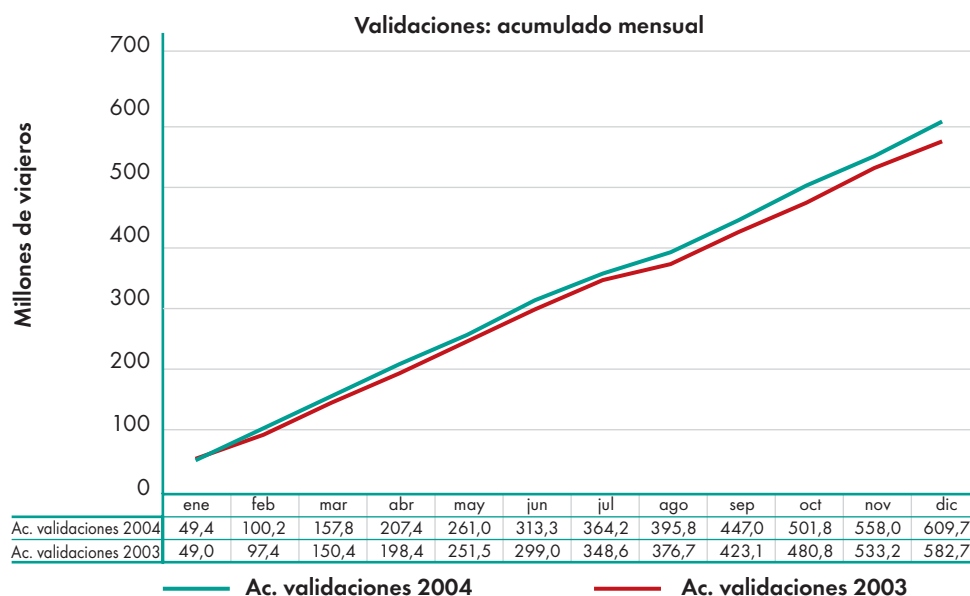
En el siguiente cuadro se detalla, por tipo de título ATM, la cifra de ventas, los desplazamientos correspondientes a las ventas realizadas y la recaudación del ejercicio 2004.

Venta de títulos integrados

	unidades vendidas	%	desplazamientos vendidos ⁽¹⁾	%	recaudación	%
T-DIA	231.725	0,60	1.853.800	0,37	1.038.452,54	0,35
T-10	35.900.104	93,55	359.001.040	71,67	226.655.837,01	75,77
T-50/30	1.385.584	3,61	69.292.700	13,83	37.158.448,23	12,42
T-Mes	700.532	1,83	55.730.571	11,13	26.967.281,96	9,02
T-Esdeveniment	61.365	0,16	439.930	0,09	164.478,84	0,05
T-Trimestre	17.016	0,04	4.037.219	0,81	1.904.933,13	0,64
T-Jove	29.787	0,08	7.069.244	1,41	3.347.493,46	1,12
T-Familiar	49.444	0,13	3.461.080	0,69	1.882.523,60	0,63
TOTAL	38.375.827	100	500.885.584	100	299.119.448,77	100

(1) según asignación por título del Reglamento de la Mesa de la Cámara

Las validaciones totales efectuadas con títulos integrados ATM durante el año 2004 han sido de 609.747.973 validaciones. Ello supone un incremento del 4,6% respecto a las validaciones del ejercicio 2003 (582.711.266). Las validaciones mensuales acumuladas del año 2004 respecto al año 2003 se representan en el siguiente gráfico.



Del total de validaciones de los títulos ATM en el año 2004, la tarjeta T-10 representa el 71,8% de los viajes con títulos integrados, seguida de la T-50/30 que representa el 13,7% y la T-Mes supone un 11,7 % de los viajes, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

Validaciones títulos ATM 2004

	Validaciones	% utilización
T-DIA	997.908	0,16
T-10	437.815.185	71,80
T-50/30	83.547.839	13,70
T-Mes	71.279.053	11,69
T-Esdeveniment	814.896	0,13
T-Trimestre	4.318.019	0,71
T-Jove	6.579.690	1,08
T-Familiar	4.395.083	0,72
TOTAL	609.747.673	100

Esta distribución en el uso de títulos integrados tiende a la estabilidad si se compara con la distribución de los últimos ejercicios.

Evolución de validaciones de los títulos integrados

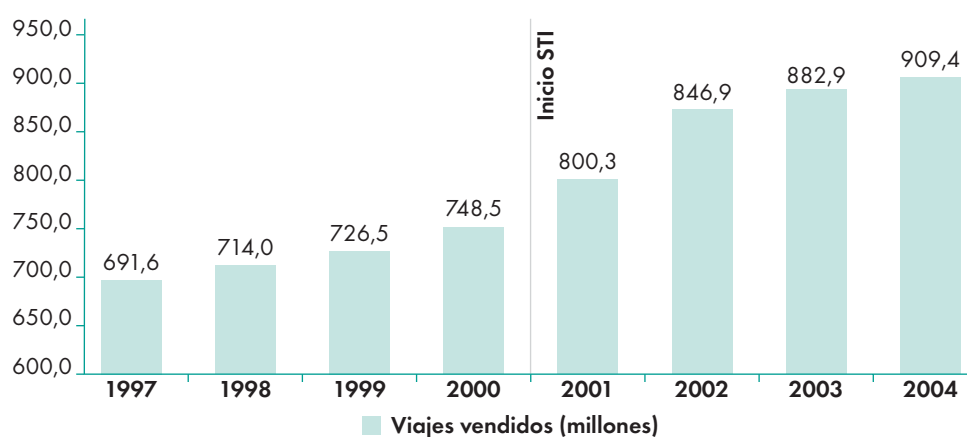
	2001	2002	2003	2004
T-10	71,80%	72,34%	72,18%	71,80%
T-50/30	11,70%	13,33%	13,32%	13,70%
T-Mes	16,32%	12,30%	11,90%	11,69%
Otros	0,18%	2,03%	2,60%	2,81%
TOTAL	100%	100%	100%	100%

En lo que respecta a la incidencia de títulos integrados en el global de los desplazamientos, se constata la consolidación del uso de títulos integrados alcanzando una cuota de cerca del 70% de las validaciones del sistema.

Incidencia de los títulos integrados en el sistema

	2001	2002	2003	2004
validaciones títulos ATM	461.616.879	551.995.924	582.711.266	609.747.673
validaciones totales del sistema	755.430.000	800.050.000	837.127.500	868.213.552
utilización de los títulos integrados	61,11%	69,00%	69,61%	70,23%

La transformación de títulos vendidos en viajes, con el fin de poder comparar la evolución en los últimos años, proporciona una cifra de viajes totales vendidos para el año 2004 de 909,4 millones, tal como muestra el siguiente gráfico. Ello supone un aumento de 161 millones de viajes desde el inicio de la integración tarifaria, representando un incremento del 21,5%.



4.2 Índice de intermodalidad

El ejercicio 2004, ha sido el segundo año de aplicación del bit de seguimiento a la distribución de ingresos.

Con fecha 31-12-04 la base de datos del sistema de gestión de la integración tarifaria contenía 97.854.111 validaciones con bit de seguimiento de los títulos integrados.

La intermodalidad del ejercicio 2004 se presenta comparada con la del ejercicio 2003 en la siguiente tabla.

Índice de intermodalidad 2003 y 2004

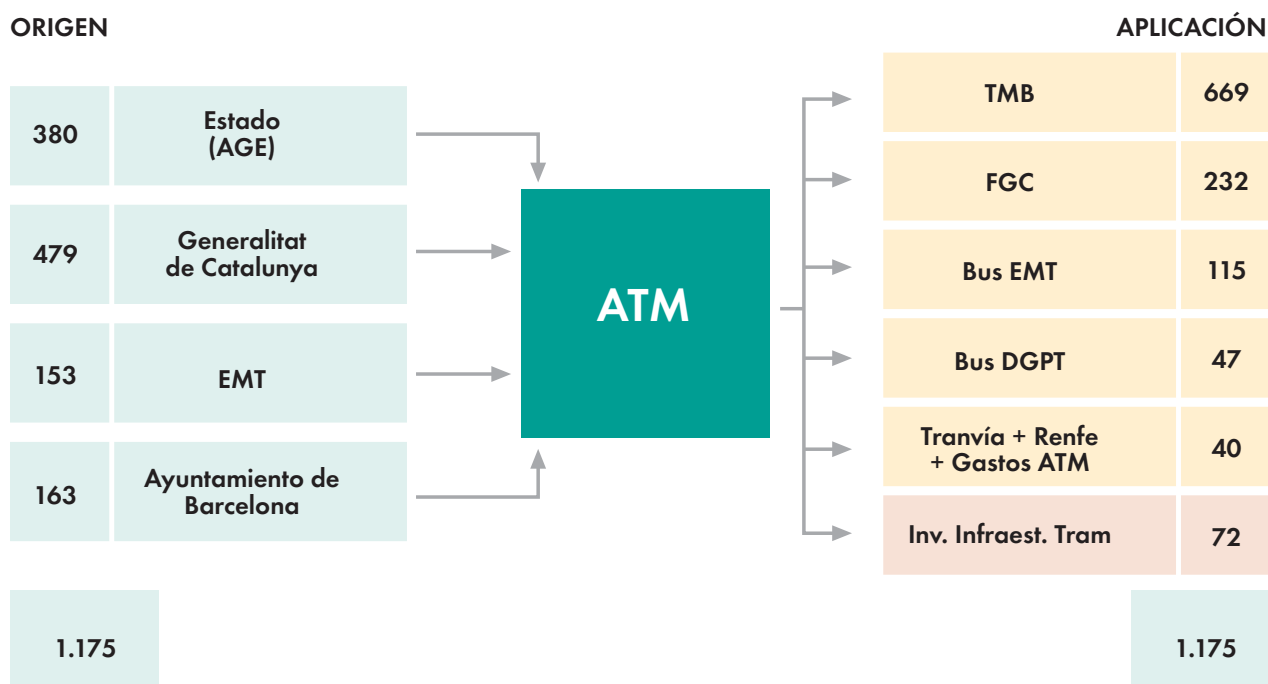
	índice 2003 %	índice 2004 %
T-DIA	6,66	9,55
T-10	19,85	20,14
T-50/30	26,19	26,22
T-Mes	14,00	20,27
T-Esdeveniment	12,64	18,99
T-Trimestre	19,52	21,56
T-Jove	19,52	21056
T-Familiar	17,36	20,11

5 FINANCIACIÓN DEL SISTEMA

Contrato programa 2002-2004

El 13 de diciembre de 2004 se firmó el Contrato programa entre la Administración General del Estado (AGE) y la ATM, para el período 2002-2004 por un total de 1.175 millones de euros.

Orígenes y aplicaciones CP AGE-ATM 2002-2004 (M€)



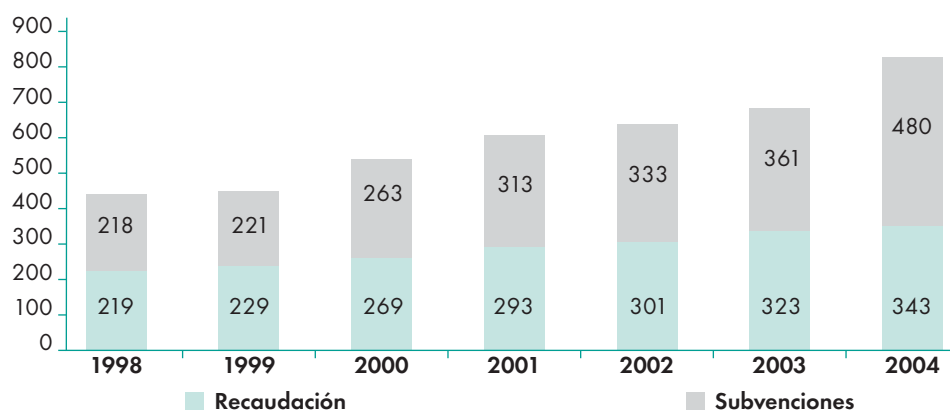
Por otra parte se ha evaluado en 195 millones de euros el déficit de aportaciones del período 2002-2004 y de la liquidación definitiva del Contrato programa 1998-2001; las distintas administraciones liquidarán esta deuda con la ATM durante el período 2006-2009.

Previsión de liquidación de los déficit de aportaciones (M€)

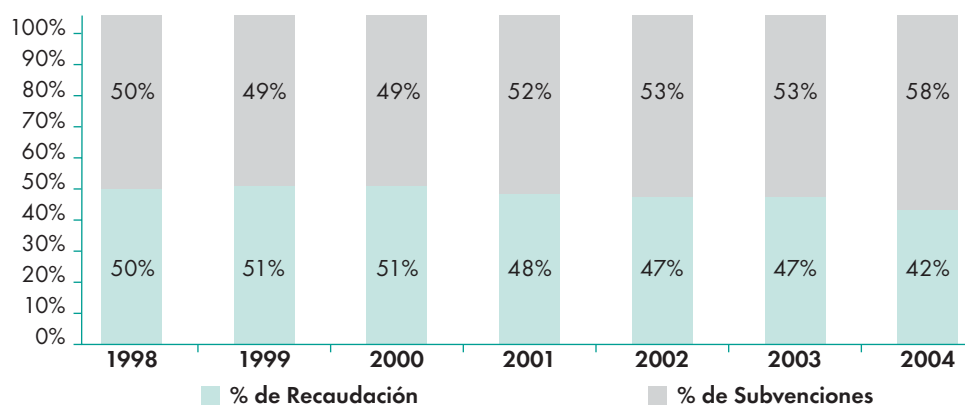
Administraciones	2006	2007	2008	2009	TOTAL
AGE	18,590	18,590	18,591	18,591	74,362
ATM	30,132	30,133	30,134	30,134	120,533
GENERALITAT	23,084	23,084	23,084	23,084	92,336
AJ. BARCELONA	4,331	4,331	4,332	4,332	17,326
EMT	2,717	2,718	2,718	2,718	10,871
TOTAL	48,722	48,723	48,725	48,725	194,895

En los siguientes gráficos puede observarse la financiación del transporte público en la región metropolitana de Barcelona en el ámbito del Contrato programa, para el período 1998-2004, comparando la recaudación por ingresos tarifarios con las subvenciones de todas las administraciones públicas.

Recaudación y subvenciones (M€ corrientes)



Recaudación y subvenciones (%)



6 OTRAS ACTUACIONES

6.1 Planificación de servicios de transporte público

Programas de nuevos Servicios de Transporte Público Colectivo

La ATM mantiene una base de datos de solicitudes formuladas por diversos municipios de la RMB en lo que se refiere al establecimiento de nuevos servicios de transporte colectivo interurbano por carretera. Estas solicitudes serán objeto de análisis junto con las administraciones consorciadas competentes (DGPT y EMT).

Revisión del Plan de Servicios de Autobuses Nocturnos

Después de tres años de funcionamiento de la red de autobuses nocturnos TPC Nit, y a la luz de la información recogida sobre su pasaje, se ha revisado la planificación inicial con el fin de adaptarla a los patrones de demanda que se han identificado en este periodo de tiempo. A lo largo del 2005 se analizará junto con la administración titular de los servicios (DGPT), la conveniencia de introducir modificaciones en la red para mejorar su eficiencia.

Colaboración con el Forum de las Culturas 2004

El Forum de las Culturas 2004 y la ATM firmaron un convenio de colaboración en el 2003, que contemplaba aspectos relativos a la planificación y a la emisión de distintos títulos específicos de transporte.

Por lo que se refiere a la planificación, la ATM elaboró un plan de refuerzo de las distintas líneas de metro y de autobús que servían el Forum, que comprendía la línea L4 de metro, líneas de autobús de TMB y autobuses nocturnos. En este mismo sentido, la ATM diseñó los refuerzos de 7 de las líneas nocturnas que ya prestan servicio actualmente. Redactó y gestionó convenios de prestación de servicios entre el Forum, la DGPT – como Administración titular –, el operador que prestaba el servicio de cada una de las líneas y la propia ATM que intervenía en los aspectos de la integración tarifaria.

Colaboración con los Ayuntamientos de la RMB

La línea de colaboración con los distintos ayuntamientos de la RMB que ya se había iniciado en años precedentes, ha crecido de manera significativa a lo largo del 2004. En concreto, las colaboraciones con los ayuntamientos han sido las siguientes:

- La Roca del Vallès: seguimiento del convenio vigente (entre el Ayuntamiento, la DGPT, la ATM y el operador) relativo a la supervisión de la oferta y la evolución de la demanda de la línea subvencionada.
- Matadepera: estudio de la movilidad y propuesta de remodelación del servicio en el interior del municipio y hacia Terrassa.



- Esparreguera: propuesta de remodelación del servicio urbano.
- Valldoreix: propuesta de remodelación del servicio urbano.
- Sant Vicenç dels Horts: colaboración con el Ayuntamiento para diseñar una nueva red adaptada a la próxima integración tarifaria.
- Igualada: propuesta de una nueva red de autobuses para los municipios de la Conca de Òdena: Igualada, Vilanova del Camí, Santa Margarida de Montbui y Òdena, que incorpora los servicios urbanos de Igualada y de los interurbanos entre estos municipios.
- Santa Eulàlia de Ronçana: propuesta de una línea urbana de servicio interior y conexión con Granollers.
- Montcada i Reixac: a propuesta del Ayuntamiento, análisis de los retrasos de las líneas de autobús que pasan por este municipio utilizando la información del SAE.
- Sant Pere y Sant Antoni de Vilamajor: análisis de la situación actual y propuesta de mejora del servicio.
- Vallromanes: estudio de la adecuación de la zonificación tarifaria a las líneas de autobús que sirven el municipio.
- Parets del Vallès, Montmeló y Montornès del Vallès: suministro de información para la realización de un estudio de accesibilidad a sus polígonos industriales.
- Corbera de Llobregat: reuniones previas al estudio de revisión de la lanzadora a Quatre Camins.

6.2 Sermetra

La sociedad Sermetra, SL participada por la ATM y BusMet Serveis, SL fue inscrita en el Registro Mercantil el 27 de julio de 2004.

El objeto de esta sociedad es el mantenimiento de los sistemas de integración tarifaria y de los sistemas de ayuda a la explotación, equipados en la flota de autobuses de la RMB, y del alquiler de las infraestructuras comunes requeridas, así como de las tareas que deriven de la evolución de dichos sistemas.

En fecha 23 de diciembre de 2004 se firmó un convenio entre la ATM, BusMet Serveis, SL y Sermetra, SL que tiene como objeto fijar el marco de financiación de la sociedad Sermetra, acordando que:

- a) Centro de Monitorización y Gestión, que tiene por objeto la gestión centralizada de incidencias y averías: financiación a cargo de la ATM.
- b) Mantenimiento y reparación de los elementos comunes de los equipos del Sistema de Venta y Validación: financiación a cargo de los operadores.
- c) Mantenimiento y reparación del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) de los operadores: financiación a cargo de los operadores en un 50%, y en otro 50% a cargo de la ATM.
- d) Mantenimiento de infraestructuras relativas al SAE así como de servidores y red de radiocomunicaciones: financiación a cargo de la ATM.

6.3 Àmbit de projecció exterior

6.3.1 EMTA

La ATM es membre fundador de *European Metropolitan Transport Authorities* (EMTA). La finalitat de la EMTA es promou i organitzar les relacions entre els organismes europeus responsables del transport públic, mitjançant el intercanvi d'informació, experiències i estudis, fent oír la seva veu en aquest camp, davant les institucions comunitàries. La componen les autoritats de transport de 31 ciutats de 18 estats, amb 90 milions d'habitants. Aquest any s'ha formulat una posició comuna sobre la proposta de reglament comunitari sobre serveis públics de transport.

Per altra banda la EMTA ha organitzat un grup de treball que es refereix a l'accessibilitat per a PMR dels modes de transport, en el qual participa activament la ATM. Aquest grup encarregà un estudi sobre "Aplicació de les noves tecnologies IT per aportar informació en temps real sobre transport públic, a les PMR". Aquest estudi es presentà a Brussel·les aquest any.

6.3.2 Participació en projectes europeus

Civitas - Miracles

El grup Miracles està format per les ciutats de Roma, Barcelona, Winchester i Cork. La ATM ha dut a terme tasques relacionades amb la integració del tranvia del Baix Llobregat, dins del sistema de transport públic, i la informació al usuari, en temps real, en el corredor del tranvia.



Avatars

El proyecto europeo Avatars tiene por objeto el desarrollo y ensayo de un programa que simula el movimiento de personas en grandes instalaciones, con el fin de facilitar su diseño y elaborar planes de emergencia. La tarea de la ATM en este proyecto es de validación y diseminación de resultados.

Urban Transport Benchmarking Initiative

En el seno de la Dirección general de Transportes y Energía (DG TREN) de la UE, se lanzó el mes de noviembre de 2003 un *benchmarking* consistente en la definición de una serie de indicadores que deben evaluar el comportamiento de una ciudad, en materia de uso del transporte público y de su contribución a la sostenibilidad. La ATM ha presidido el grupo de trabajo que se ocupa de "Gestión de la demanda". A este grupo pertenecen también las administraciones de transportes de las ciudades de París, Londres, Varsovia, La Haya, Dublín y Oulu. El grupo ha presentado ya sus conclusiones en Bruselas.

6.3.3 Otras relaciones institucionales

Observatorio de la Movilidad

El *Observatorio de la Movilidad* es un documento que elabora periódicamente un grupo de trabajo en el que participan los Ministerios de Medio Ambiente y de Fomento, así como las distintas autoridades de transporte españolas, entre ellas la ATM y la Universidad Politécnica de Madrid. Una vez elaborado el documento, se programa y prepara su difusión.

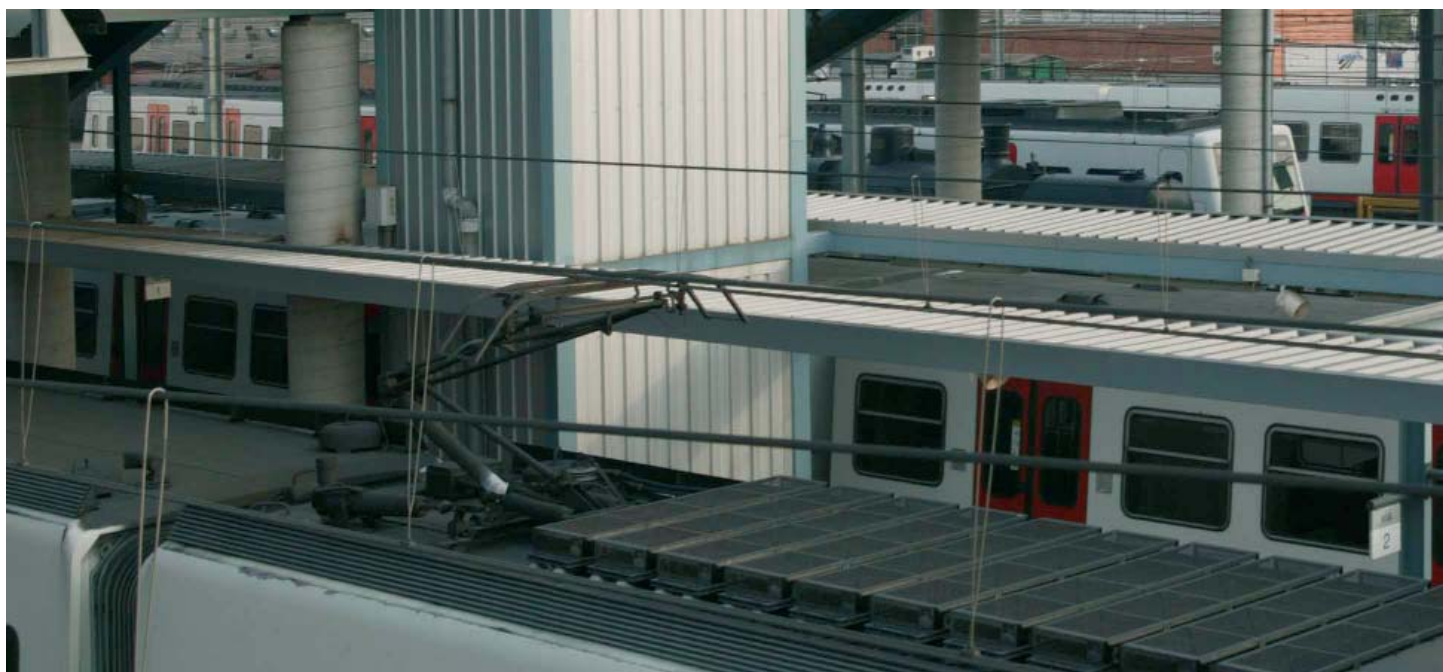
Fundación para la Movilidad Sostenible y Segura

Este organismo público, constituido por la Generalitat de Catalunya (Departamento de PTOP), Ayuntamiento de Barcelona y la Asociación para la Promoción del Transporte Público, pretende promover aquellas actividades que potencien la movilidad sostenible. Hasta hoy ha creado la empresa Catalunya Carsharing, que ha iniciado ya su actividad.

CERIDC

El CERIDC, Centro de Estudios e Investigaciones sobre las Inversiones y el Desarrollo, promueve los contactos empresariales entre Catalunya y Marruecos. Ha solicitado la colaboración de la ATM en temas de asesoría técnica.







3

Estadísticas del sistema

1 TransMet CIFRAS 2004

Datos básicos 2004

	Líneas	Longitud red (km)	Vehículos-km (millones)	Viajes (millones)	Δ 04 / 03 (%)	Recaudación (M€)
FMB (metro)	6	86,6	66,5	343,3	3,4%	156,41
FGC (1ª Corona)	2	24,0	12,0	43,0	4,7%	15,74
Cercanías Renfe (1ª Corona)	4	94,0	nd	nd	nd	nd
Tranvía Metropolitano	4	18,5	1,1	7,7	-	3,10
TB (autobuses)	104	887,3	40,9	205,0	0,7%	92,54
Resto autobuses EMT	77	1.939,0	22,2	60,3	5,4%	29,05
Total 1ª Corona STI	197	3.049,4	142,7	659,3	4,0%	296,84
Resto FGC	2	119,0	16,4	33,0	3,3%	31,30
Resto Cercanías Renfe **	4	332,0	63,6	113,9	1,7%	96,29
Autobuses Generalitat	196	4.910,0	27,7	26,3	5,3%	24,61
Otros autobuses urbanos	72	775,0	10,4	35,7	4,2%	16,53
Total Resto STI	268	6.136,9	118,0	208,9	2,8%	168,73
TOTAL STI	465	9.186,3	260,7	868,2	3,7%	465,57

* Datos provisionales

** Datos de Cercanías Renfe son para total STI

n.d. No disponible.

Transporte ferroviario. Año 2004

	Líneas	Longitud red (km)	Estaciones	Coche-km (millones)	Trens/hora punta y sentido	Viajes (millones)	Recaudación M€
Primera Corona STI							
Metro							
Línea 1		20,7	30	16,2	16	67,2	
Línea 2		12,4	17	9,5	16	56,8	
Línea 3		16,6	24	14,2	17	99,1	
Línea 4		17,2	22	13,0	13	51,1	
Línea 5		16,6	23	13,3	20	67,8	
Línea 11		2,3	5	0,4	9	0,7	
Teleférico		0,8	2			0,5	
Total	6	86,6	123	66,5	91	343,3	156,41
FGC							
Línea Barcelona-Vallès		12,0	18	7,2	30	30,8	11,26
Línea Llobregat-Anoia		12,0	10	4,8	11	12,2	4,49
Total	2	24,00	28	12,0	41	43,0	15,74
Cercanías Renfe							
C-1		29,1	8	nd	10	nd	
C-2		35,1	10	nd	2	nd	
C-3		3,3	6	nd	2	nd	
C-4		26,5	4	nd	13	nd	
Total	4	94,0	28		39		nd
Tranvía Metropolitano							
Trambaix	3	12,0	25	0,8	8	5,9	2,40
Trambesós	1	6,5	14	0,3	4	1,8	0,70
Total	4	18,5	39	1,1	12	7,7	3,10
Total 1ª Corona STI	16	223,1	218	78,5	183	394,0	175,25

	Líneas	Longitud red (km)	Estaciones	Coche-km (millones)	Trens/hora punta y sentido	Viajes (millones)	Recaudación M€
Resto STI							
FGC							
Línea Barcelona-Vallès		32,0	14	9,0	20	25,5	22,23
Línea Llobregat_anoia		87,0	29	7,3	7	7,3	9,03
Funicular de Gelida		0,9	3			0,1	0,04
Total	2	119,9	46	16,4	27	33,0	31,30
Cercanías Renfe(**)							
C-1		61,8	16	18,3	10	32,2	
C-2		94,8	20	19,1	14	37,4	
C-3		56,4	12	5,4	2	7,9	
C-4		119,0	28	20,7	13	36,3	
Total	4	332,0	76	63,6	39	113,90	96,29 *
Total Resto STI	6	451,9	122	79,9	66	146,9	127,59
Total sist. ferroviario	16	675,0	340	158,4	249	540,9	302,84

* Datos provisionales

** Datos de Cercanías Renfe son para total STI

n.d. No disponible.

Resumen transporte ferroviario

	Coche-km	Δ 04 / 03 (%)	Viajes (millones)	Δ 04 / 03 (%)	M€
Metro	66,5	3,8%	343,3	3,4%	156,41
FGC	28,3	1,1%	75,94	4,1%	47,05
Cercanías Renfe	63,6	1,6%	113,9	1,7%	96,29 *
Tranvía Metropolitano	1,1	—	7,7	—	3,10
Total Transport Ferroviari	159,5	2,4%	540,9	4,6%	302,84

* Datos provisionales

Transporte en autobús. Año 2004

Primera Corona STI

	Vehículos-km (millones)	Viajes (millones)	Δ 04 / 03 (%)	Recaudación M€
Autobuses titularidad EMT				
Transports de Barcelona	40,9	205,0	0,7%	92,54
Authosa	0,3	2,2	0,7%	0,69
Mohn SL	5,5	10,8	8,2%	4,82
Oliveras SA	2,2	5,6	10,0%	2,13
Rosanbus SL	2,3	7,1	19,6%	2,78
TCC (SA, SL)	1,6	2,5	6,7%	6,10
Tusgsal	9,7	30,7	1,3%	12,07
Soler i Sauret SA	0,4	1,0	9,3%	0,34
Transports Lydia SL	0,2	0,4	-2,2%	0,11
Total 1ª Corona STI	63,2	265,4	1,71%	121,59

Resto STI

Transporte interurbano	Vehículos-km (millones)	Viajes (millones)	Δ 04 / 03 (%)	Recaudación M€
Autobuses titularidad EMT				
Autocars R. Font SA	0,8	0,9	2,9%	0,64
Barcelona Bus SL*	0,3	0,3	—	0,38
Cingles bus SA*	1,2	1,1	—	0,75
CRA La Hispania SA	1,4	1,2	—	1,11
Empresa Casas SA	3,9	2,6	7,5%	2,67
Empresa Sagalés SA	2,6	2,6	—	2,51
Empresa Plana	1,1	1,4	—	1,07
FYTSA	2,0	2,4	10,7%	2,48
La Hispano Igualadina	3,2	1,6	8,0%	2,60
La Vallesana SA	0,9	0,9	0,1%	0,69
Sarbus (Martí i Renom SA)	3,4	5,1	0,8%	3,86
Soler i Sauret SA	1,9	3,1	3,7%	2,30
Otros (15)	5,0	3,5	16,6%	3,54
Total transporte interurbano	27,7	26,3	5,31%	24,61

Transporte urbano de competencia municipal

Otros autobuses urbanos	Vehículos-km (millones)	Viajes (millones)	Δ 04 / 03 (%)	Recaudación M€
Autobusos de Granollers	0,4	0,9	-5,6%	0,55
CTSA-Mataró Bus	1,1	5,0	2,9%	2,32
Transports Públics Sa (Rubí)	0,6	1,5	7,2%	0,60
TUS, S. Coop. CL (Sabadell)	2,8	12,9	0,8%	6,04
Sarbus+Saíz (Sant Cugat)	0,9	1,1	-0,1%	0,33
TMESA (Terrassa)	2,5	10,4	2,4%	5,12
TCC (Vilanova i la Geltrú)	0,4	0,6	10,8%	0,39
Otros (24)	1,8	3,2	34,8%	1,18
Total	10,4	35,7	4,18%	16,53

Resumen transporte en autobús

	Vehículos-km (millones)	Δ 04 / 03 (%)	Viajes (millones)	Δ 04 / 03 (%)	Recaudación M€
Autobuses titularidad EMT	63,2	0,5%	265,4	1,7%	121,59
Transporte interurbano	27,7	21,9%	26,3	5,3%	24,61
T. urbano competencia municipal	10,4	0,1%	35,7	4,2%	16,53
Total transporte en autobús	101,3	5,2%	327,4	2,3%	162,72

2 ESTUDIOS Y ENCUESTAS

2.1 Encuesta de Movilidad Cotidiana 2001 (EMQ'01)

Durante el ejercicio 2004 han proseguido las explotaciones de la encuesta de movilidad cotidiana realizada el año 2001. Las últimas 5 publicaciones son las siguientes:

Volumen 7 Análisis de la dimensión subjetiva de la movilidad

La movilidad tiene una componente subjetiva: la percepción. En este volumen se analiza el uso declarado de modos de transporte, los motivos de uso del coche, el grado de conocimiento de la oferta de transporte público, la estimación del gasto mensual en transporte público y en vehículo privado, el grado de conocimiento de la ATM y del sistema tarifario integrado. Todo ello desde la percepción de los entrevistados.

Distribución de las tipologías de uso preferente declarado por género

uso preferente declarado	hombres	mujeres	total
a pie	26,1%	31,7%	29,0%
transporte público	29,6%	42,3%	36,2%
vehículo privado	44,4%	25,9%	34,8%
total	100%	100%	100%

El 37,1% de los entrevistados conocen el STI, con una valoración media de 8,02. Cabe destacar que cerca de una cuarta parte de los individuos lo evalúan con un 10.

Volumen 8 Análisis de la movilidad en los principales municipios de la RMB

Este volumen analiza la movilidad en los principales municipios de la RMB. Las poblaciones objeto de análisis son las de mayor volumen demográfico y las capitales de comarca que no alcanzan 50.000 habitantes, resultando 18 municipios: Barcelona, L'Hospitalet de Llobregat, Badalona, Sabadell, Terrassa, Santa Coloma de Gramenet, Mataró, Cornellà de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, El Prat de Llobregat, Rubí, Viladecans, Cerdanyola del Vallès, Granollers, Vilanova i la Geltrú, Sant Cugat del Vallès, Sant Feliu de Llobregat y Vilafranca del Penedès.

Para cada uno de ellos se desarrolla un estudio detallado, estructurado en tres partes diferenciadas:

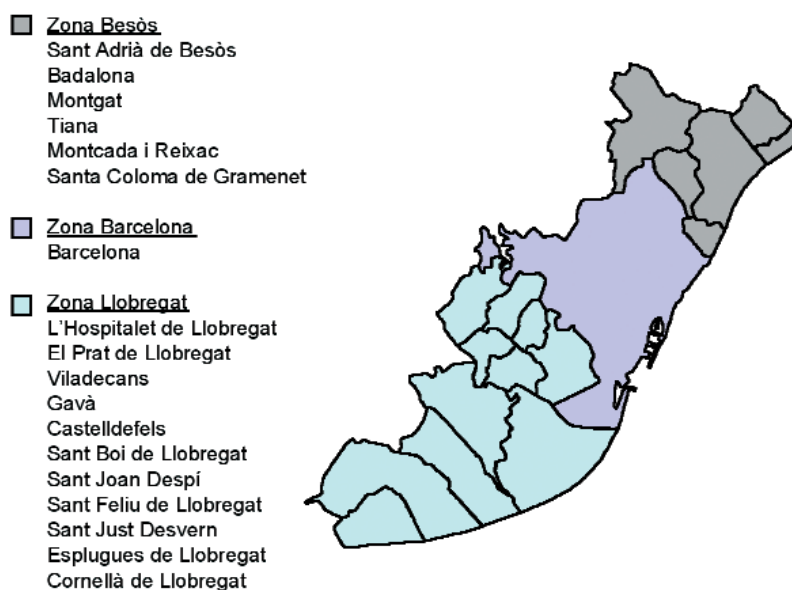
- la caracterización de la movilidad global (desplazamientos con origen y/o destino en el municipio analizado): relaciones territoriales, distribución modal, motivos del desplazamiento, tipos de día, análisis de la intermodalidad,
- la caracterización de la movilidad de los residentes en el municipio analizado, y finalmente la opinión de los residentes en el municipio en relación a aspectos claves de la movilidad: percepción de uso de los modos, valoración de los medios que integran la oferta de transporte y motivos para el uso del vehículo privado.

Volumen 9 Análisis de la movilidad en la primera corona

Se analiza la movilidad en la primera corona desde una doble vertiente: los desplazamientos de los residentes en la primera corona y, por otra parte, los desplazamientos en la primera corona realizados por el conjunto de residentes en el ámbito geográfico ATM, mayores de 3 años.

Los dieciocho municipios de la primera corona se han estructurado en tres zonas: zona Besòs, Barcelona y zona Llobregat.

División de la primera corona



El número total de desplazamientos semanales realizados en la primera corona, por los residentes mayores de 3 años, es de 30.308.179.

En el periodo de estudio, la población objeto de análisis es de 2.562.871 habitantes, por consiguiente, la media de desplazamientos semanales por habitante resulta de 11,8.

Distribución de población y desplazamientos por zona de residencia

	individuos		desplazamientos		media de desplazamientos	ratio ⁽¹⁾
	frecuencia	porcentaje	frecuencia	porcentaje		
Barcelona	1.464.667	57,1%	14.242.230	56,9%	11,77	1,00
zona Besòs	391.539	15,3%	5.264.567	17,4%	13,45	1,14
zona Llobregat	706.666	27,6%	7.801.382	25,7%	11,04	0,93
Total	2.562.871	100%	30.308.179	100%	11,83	1

(1) ratio = porcentaje de desplazamientos / porcentaje de población

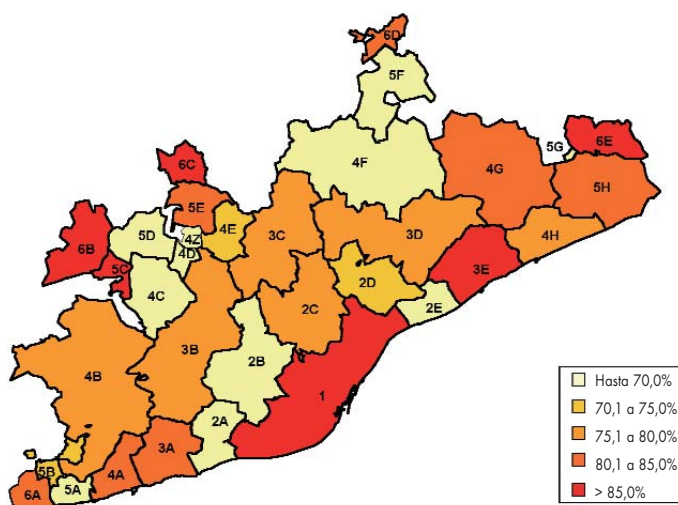
En relación con la distribución modal, se observa como el transporte público (35,7%) y el modo a pie (35,3%) muestran una posición predominante, mientras el vehículo privado presenta una cuota de mercado más reducida (29,0%).

Volumen 10 Análisis de la movilidad desde la perspectiva zonas tarifarias y ejes corredor

En el análisis de la movilidad por zonas tarifarias se detecta que el 86% de los desplazamientos se realizan, íntegramente, dentro de la zona de residencia:

- los residentes en la aglomeración central son los que presentan una autocontención más elevada (92,2%)
- los residentes en las zonas de la corona 6 y la corona 3 presentan el segundo nivel de autocontención. Estas zonas engloban las principales ciudades maduras del ámbito ATM (Martorell, Terrassa, Granollers, Mataró, Manresa, Vic, ...)
- los residentes en las zonas intermedias presentan porcentajes de autocontención más reducidos. Esta situación alcanza su máxima expresión en el caso de los residentes en las zonas de la corona 2.

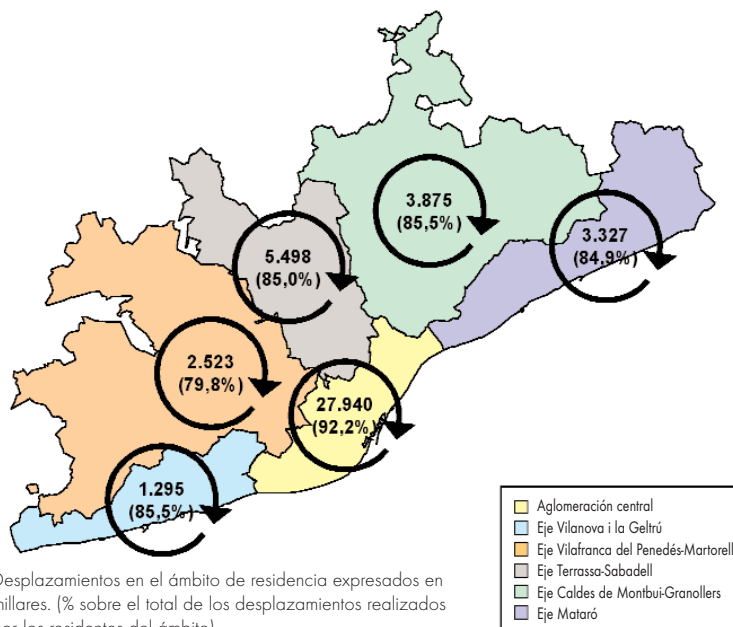
Porcentaje de autocontención según zona de residencia



(*) Desplazamientos con origen y destino en la zona de residencia sobre el total de los desplazamientos realizados

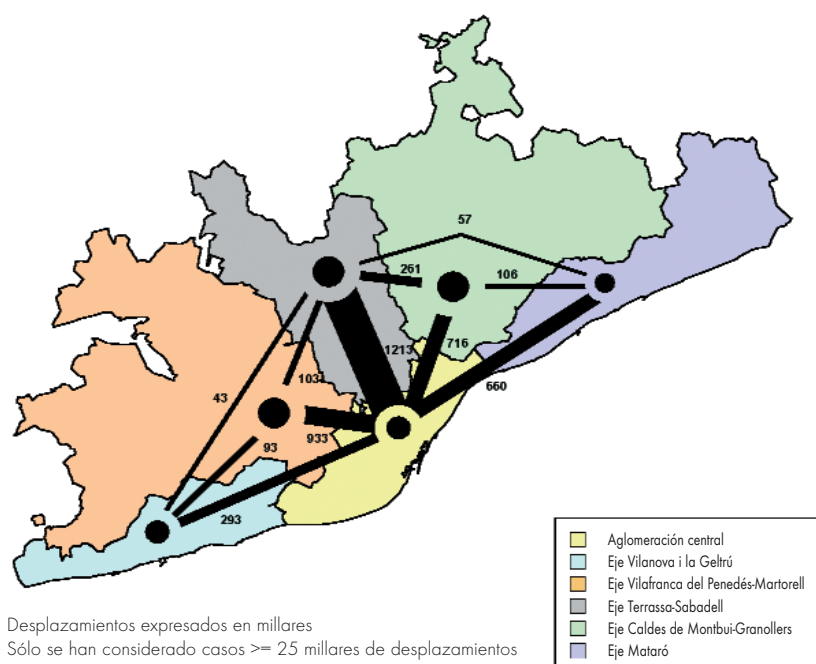
La estructuración en ejes corredor, además de adecuarse a una movilidad fundamentalmente radial, también se basa en criterios de disponibilidad de infraestructuras (vías rápidas y ferrocarril). Se han diferenciado seis ámbitos: la aglomeración central (zona 1) y cinco ejes corredor que se disponen radialmente hacia la primera.

Porcentaje de autocontención según ámbito de residencia



Desplazamientos en el ámbito de residencia expresados en millares. (% sobre el total de los desplazamientos realizados por los residentes del ámbito)

Principales desplazamientos entre corredores según origen y destino



Volumen 11 Análisis de las redes de movilidad en la RMB

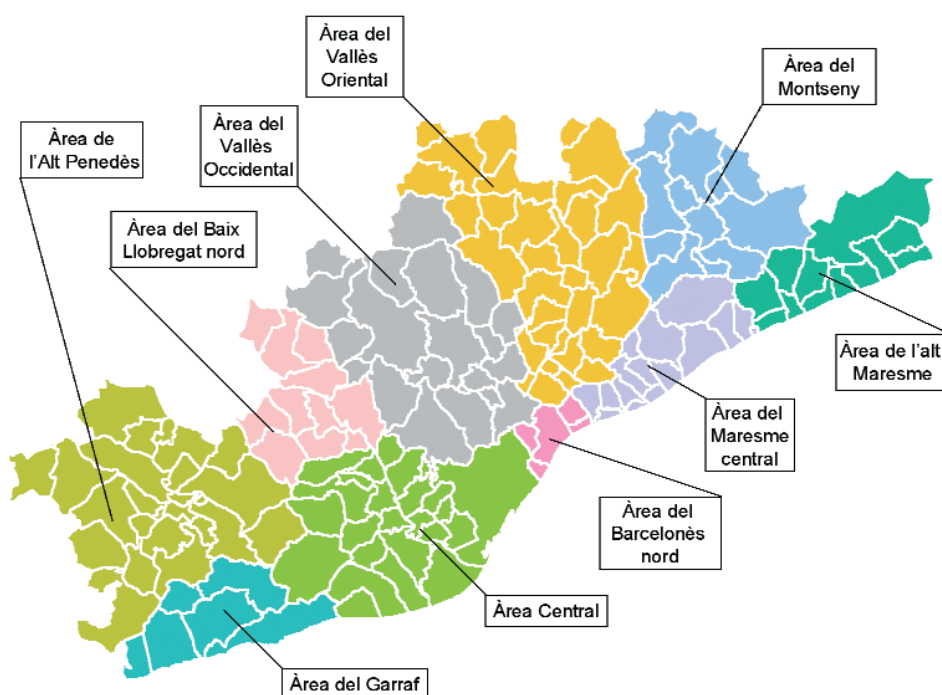
Partiendo de los flujos de movilidad observados en la EMQ'01, se pretende analizar la articulación territorial de la RMB). La aproximación al objeto de estudio se ha realizado desde la óptica del análisis de redes (*network analysis*); los nodos básicos de la red son los 164 municipios que integran la RMB y las relaciones estudiadas son los flujos de desplazamiento entre ellos.

Entre la mínima unidad (municipios) y la red global (RMB) se perfila un nivel de análisis intermedio: agregados de municipios que presentan un nivel de relación suficientemente elevado como para ser considerados subconjuntos homogéneos (áreas de cohesión).

La técnica estadística que se ha considerado es el *cluster analysis*: se clasifica un conjunto de objetos, entidades o individuos, sobre los que se tiene información en términos de diversas variables, en grupos lo más homogéneos posible.

Aplicada la técnica, y analizados los resultados, se ha considerado que la solución óptima, pasa por considerar que la RMB está integrada por diez áreas de cohesión, *clusters* o conglomerados de municipios: el área central, el área del Garraf, el área del Alt Penedès, el área del Baix Llobregat norte, el área del Vallès Occidental, el área del Vallès Oriental, el área del Montseny, el área del alto Maresme, el área del Maresme central y el área del Barcelonès norte.

Áreas de cohesión de la RMB: solución óptima (diez conglomerados)

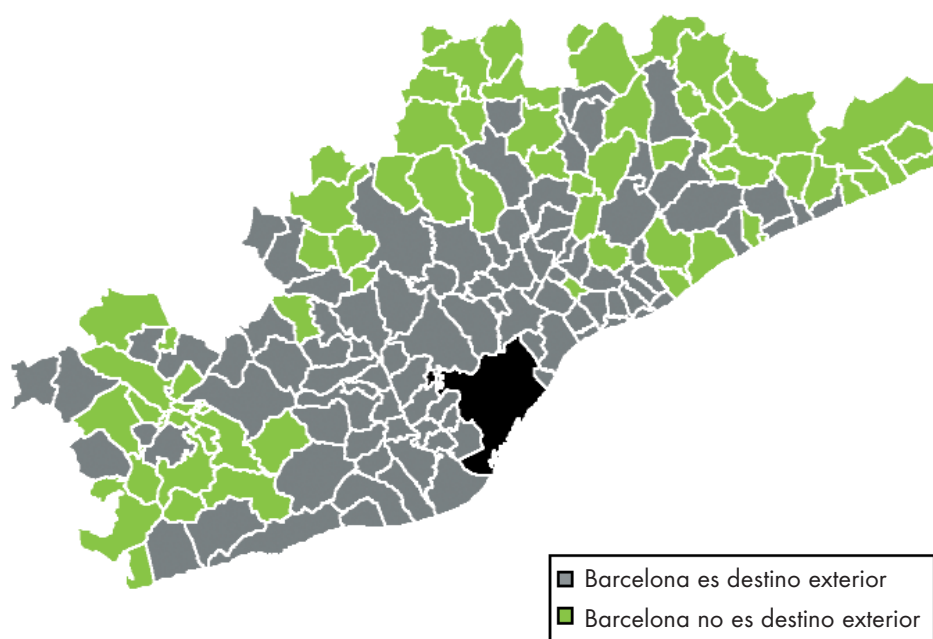


Aunque la RMB se aproxima al modelo multipolar, Barcelona presenta una capacidad de atracción muy superior al resto de los nodos, superponiendo su ámbito de incidencia al de los subcentros metropolitanos.

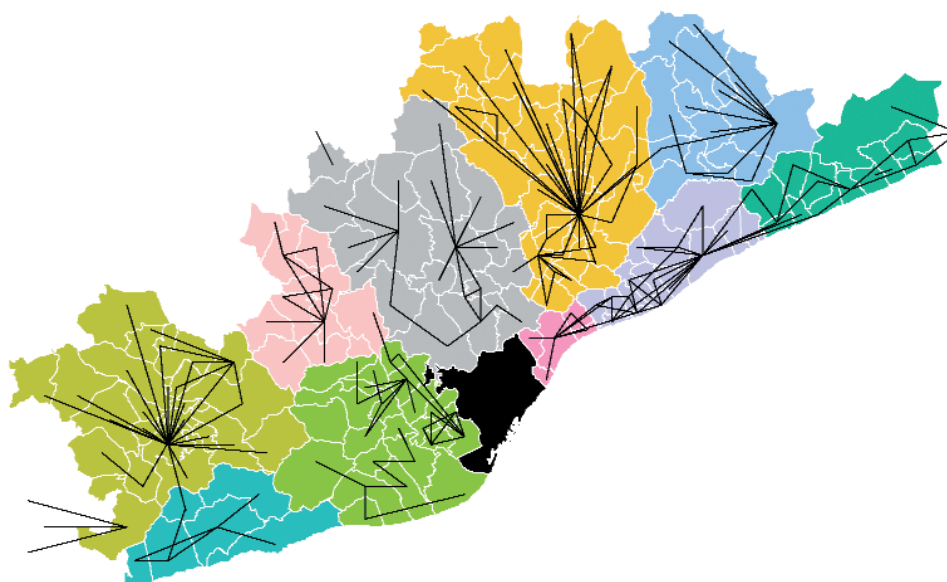
El análisis de la estructura interna de las áreas de cohesión, se ha fundamentado en el cálculo de tres indicadores básicos: principales relaciones exteriores, grado nodal y grado de centralización. Aplicando la misma metodología al estudio de la red global, puede observarse como la incidencia de Barcelona se extiende sobre la mayor parte del territorio. Con todo, pierde presencia e intensidad con la distancia. En términos relativos, el 57,1% de los municipios emiten flujos significativos hacia Barcelona. Su capacidad canalizadora, se ve templada por la presencia de estructuras horizontales (polaridades de segundo rango).

En este sentido, el grado de centralización de la red es del 56,3%.

Principales relaciones exteriores: Barcelona como destino



Principales relaciones exteriores: excepto los casos de Barcelona como destino



Destacan como subcentros las denominadas ciudades maduras: Terrassa, Sabadell, Mataró, Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès y Martorell.

A parte de estas ciudades, también cabe destacar la presencia de nodos de nueva centralidad (Cerdanyola, Sant Cugat o Mollet) y *edge cities* (Sant Celoni, Sant Sadurní d'Anoia, Calella o Arenys de Mar), municipios situados en la frontera de la región, siguiendo la línea de la costa o los límites interiores.

2.2 Encuesta de Movilidad En día Laborable año 2004 (EMEF'04)

La ATM y el Ayuntamiento de Barcelona encargaron al Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona la realización de la encuesta de movilidad en día laborable (EMEF'04), en su segunda edición.

El universo a estudiar estuvo constituido por los residentes en la RMB mayores de 15 años. En el periodo de estudio, la población a analizar estaba integrada por 3,7 millones de individuos. El objetivo de la investigación es analizar la movilidad en día laborable. Por este motivo se recogió información relativa a los desplazamientos realizados el último día laborable, de lunes a viernes no festivo.

Los residentes en el ámbito de estudio se clasificaron en dos tipologías básicas según sus pautas de movilidad: población general y profesionales. Por otra parte, dentro de la primera de las categorías se estableció una segunda distinción: población general sin movilidad y población general con movilidad.

Los tres perfiles básicos definidos iban desde la ausencia de movilidad, al máximo grado de movilidad, estando distribuida la población de la siguiente manera: población general sin movilidad (13,2%), población general con movilidad (84,4%) y profesionales (2,4%).

Distribución de población y desplazamientos según perfiles básicos de movilidad

Población	individuos		desplazamientos		media desplazamientos
	frecuencia	porcentaje	frecuencia	porcent	
General sin movilidad	493.697	13,2%	0	0,0%	0,00
General con movilidad	3.163.765	84,4%	11.019.414	89,1%	3,48
Profesionales	89.509	2,4%	1.352.695	10,9%	15,11
Total	3.746.971	100%	12.372.109	100%	3,30

En un día laborable, los residentes en la RMB mayores de 15 años, realizan 12,4 millones de desplazamientos. Al analizar la distribución de estos desplazamientos según el motivo y el modo principal se observa que la movilidad obligada (33,9%) predomina sobre la movilidad no obligada (27,0%), mientras el resto de desplazamientos corresponden al motivo regreso a casa (39,1%).

Cerca de la mitat de los desplazamientos se llevan a cabo en vehículo privado (46,8%). En un segundo término se sitúa el modo a pie (30,2%), seguido del transporte público (22,9%).

Pautas de desplazamiento según perfil básico de movilidad en la RMB

	población general	profesionales
desplazamientos	3 de promedio en día laborable	15 de promedio en día laborable
motivos	30,4% motivo no obligado 25,8% motivo obligado tendencia a la pendularidad: 43,9% dels desplazamientos con destino al domicilio	práctica totalidad por motivo trabajo
modos	predomina el vehículo privado proclives a los modos a pie y transporte público	79,5% de los desplazamientos en vehículo privado

Las pautas de desplazamiento de los profesionales (elevado grado de movilidad, uso intensivo del vehículo privado y tendencia al encadenamiento de desplazamientos por trabajo) determinan en gran medida el escenario global de la movilidad: preponderancia del motivo obligado sobre el no obligado, reducción del peso relativo del movimiento pendular y mayor presencia del vehículo privado.

Distribución de los desplazamientos según motivo

	escenario parcial ⁽¹⁾	escenario global ⁽²⁾
movilidad obligada	25,8%	33,9%
movilidad no obligada	30,4%	27,0%
regreso a casa	43,9%	39,1%
total	100%	100%

(1) excluyendo profesionales (2) incluyendo profesionales

Distribución de los desplazamientos según modo principal de transporte

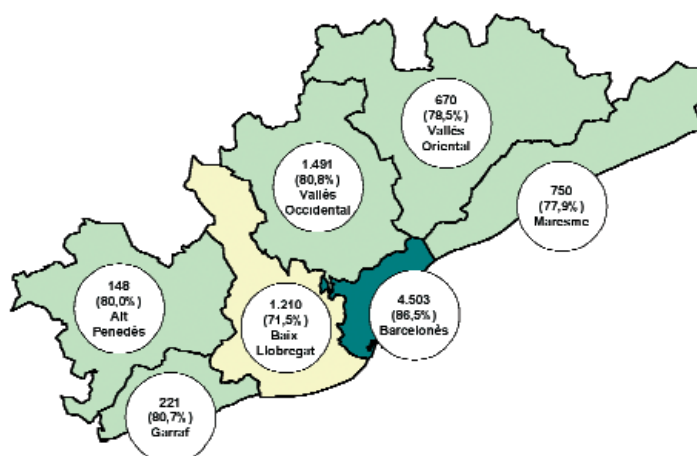
	escenario parcial ⁽¹⁾	escenario global ⁽²⁾
a pie	33,9%	30,2%
transporte público	23,3%	22,9%
vehículo privado	42,8%	46,8%
total	100%	100%

(1) exclosos professionals (2) inclosos professionals

Si se excluyen los profesionales del proceso analítico, se contabilizan 11 millones de desplazamientos, una media de 3,01 desplazamientos en día laborable por individuo. El análisis que se presenta a continuación se centra en los desplazamientos de la población general.

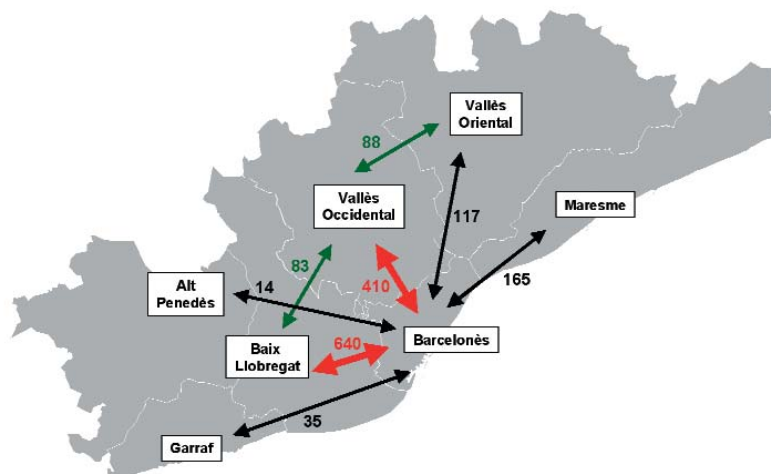
La RMB se caracteriza por su elevada autocontención global: el 98,2% de los desplazamientos de la población general, en día laborable, se realizan en el interior de la región. El carácter cerrado de la región, al nivel global, no puede ser extrapolado a las distintas unidades que la conforman. De hecho, se producen importantes diferencias en la autocontención cuando se establece el análisis por comarca de residencia.

Autocontención por comarca de residencia



Desplazamientos de los residentes con origen y destino en la comarca. Expresados en millares (% sobre el total de desplazamientos de los residentes en la comarca)

Principales desplazamientos entre comarcas



Desplazamientos expresados en millares

Sólo se han considerado flujos >50.000 desplazamientos/día, excepto las conexiones con el Barcelonès, que se han considerado todas

Al analizar su distribución modal, se observa como el vehículo privado es el modo de transporte predominante (42,8%), seguido del modo a pie (33,9%) y del transporte público (23,3%).

Distribución modal de los desplazamientos en día laborable

frecuencia	Barcelona	resto 1ª corona	total 1ª corona	resto RMB	total RMB
a pie	1.369.462	969.126	2.338.588	1.395.632	3.734.220
transporte público	1.452.109	650.599	2.102.708	465.605	2.568.313
vehículo privado	978.754	1.079.172	2.057.926	2.658.956	4.716.882
total	3.800.325	2.698.897	6.499.222	4.520.193	11.019.415
%	Barcelona	resto 1ª corona	total 1ª corona	resto RMB	total RMB
a pie	36,0%	35,9%	36,0%	30,9%	33,9%
transporte público	38,2%	24,1%	32,4%	10,3%	23,3%
vehículo privado	25,8%	40,0%	31,7%	58,8%	42,8%
total	100%	100%	100%	100%	100%

El análisis por género comporta observar que los hombres presentan una movilidad ligeramente superior a las mujeres. La media de desplazamientos en día laborable de los hombres es de 3,1 y de las mujeres de 2,9.

Mientras en la movilidad femenina predomina el motivo no obligado sobre el obligado, en el caso de los hombres se observa un escenario más equilibrado.

En relación con la distribución modal, el 51,8% de los desplazamientos de los hombres se realizan en vehículo privado. El 29,8% de desplazamientos se realizan a pie y el resto en transporte público (18,4%).

El reparto modal en la movilidad femenina muestra un escenario de mayor equilibrio: las diferencias en las cuotas de mercado son más reducidas. Aún así, la mayor parte de los desplazamientos de las mujeres se realizan a pie (37,8%).

Distribución de modos por género

	a pie	transporte público	vehículo privado	total
hombres	29,8%	18,4%	51,8%	100%
mujeres	37,8%	28,0%	34,2%	100%
total	3,9%	23,3%	42,8%	100%

Se observa una relación inversa entre la edad y el grado de movilidad de los individuos: a medida que avanza la edad se reduce la media de desplazamientos. Los más jóvenes realizan un promedio de 3,27 y los mayores, de 2,19 desplazamientos.

El grupo más joven es el que presenta una mayor utilización del transporte público, realizando una tercera parte de sus desplazamientos en esta modalidad de transporte.

Distribución de modos por edad

	a pie	transporte público	vehículo privado	total
16 a 29 años	23,2%	31,7%	45,1%	100%
30 a 65 años	31,1%	19,9%	49,1%	100%
mayores de 65	65,0%	21,5%	13,5%	100%
total	33,9%	23,3%	42,8%	100%









4

Informe de Auditoría



**AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ,
CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL
SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT
PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA (ATM)**

**Informe d'auditoria dels Estats i Comptes Anuals
de l'exercici 2004**

Març 2005



INFORME D'AUDITORIA DELS ESTATS I COMPTES ANUALS

Al Consell d'Administració de l'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA

- 1 - Hem auditat els estats i comptes anuals de l'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA (en endavant ATM), que comprenen el balanç de situació al 31 de desembre de 2004, el compte de resultats, la liquidació del pressupost i la memòria corresponents a l'exercici anual acabat en la data esmentada, la formulació dels quals és responsabilitat dels Administradors de l'ATM. La nostra responsabilitat és expressar una opinió sobre els esmentats estats i comptes anuals en el seu conjunt, basada en el treball realitzat d'acord amb les normes d'auditoria generalment acceptades que requereixen l'examen, mitjançant la realització de proves selectives, de l'evidència justificativa dels estats i comptes anuals i l'avaluació de la seva presentació global, dels principis comptables aplicats en l'àmbit de les administracions públiques i de les estimacions realitzades.
- 2 - Els administradors de l'ATM presenten, a efectes comparatius, amb cadascuna de les partides del balanç, del compte de resultats i del quadre de finançament, a més de les xifres de l'exercici 2004, les corresponents a l'exercici anterior. La nostra opinió es refereix exclusivament als estats i comptes anuals de l'exercici 2004. Amb data 27 de febrer de 2004 varem emetre el nostre informe d'auditoria sobre els estats i comptes anuals de l'exercici 2003, en el qual varem expressar una opinió favorable amb una incertesa.
- 3 - Tal i com s'esmenta en les Notes 12.3 i 13.1 de la memòria que s'adjunta, actualment es troba en negociació entre l'ATM, l'Administració General de l'Estat i les Administracions Consorciades, el Contracte-Programa que hauria de preveure les aportacions de les Administracions per cobrir les necessitats de finançament del transport metropolità a partir de l'exercici 2005 inclòs els imports no coberts fins ara relatius a les inversions dels Tramvies Diagonal-Baix Llobregat i Glòries-Besòs. En espera de les negociacions en curs per assolir el finançament necessari i de la determinació del imports definitius a liquidar als concessionaris dels Tramvies, l'ATM no ha comptabilitzat al 31 de desembre de 2004 cap import a pagar per aquest concepte.
- 4 - En la nostra opinió, llevat de l'efecte dels ajustaments que poguessin ser necessaris si es conegués el desenllaç final de la incertesa descrita en el paràgraf anterior, els estats i comptes anuals de l'exercici 2004 adjunts expressen, en tots els aspectes significatius, la imatge fidel del patrimoni i de la situació financera de l'ATM al 31 de desembre de 2004, dels resultats de les seves operacions reflectits en el compte de resultats i en la liquidació de pressupost adjunts i dels recursos obtinguts i aplicats durant l'exercici anual acabat en aquesta data, i contenen la informació necessària i suficient per a la seva interpretació i comprensió adequada, de conformitat amb els principis i normes de comptabilitat per a les administracions públiques, que mantenen uniformitat amb els aplicats l'exercici anterior.

Barcelona, 30 de març de 2005

GABINET TÈCNIC
D'AUDITORIA I CONSULTORIA, S.A.

Enric Ribas i Miràngels
Soci - Auditor de Comptes





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

BALANÇOS DE SITUACIÓ A 31-12-2004 I 31-12-2003

ACTIU		
	2.004	2.003
IMMOBILITZAT MATERIAL	5.036.897,56	5.191.690,83
CONSTRUCCIONS	309.881,96	309.881,96
MAQUINÀRIA, INSTAL·LACIONS I ESTRIS	56.228,98	50.942,52
MOBILIARI	89.478,55	75.724,95
EQUIPS PER A PROCESSOS D'INFORMACIÓ	398.675,45	259.212,39
INSTAL·LACIONS COMPLEXES ESPECIALITZADES	6.774.791,45	6.216.263,93
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	-2.592.158,83	-1.720.334,92
IMMOBILITZAT IMMATERIAL	435.758,46	804.878,98
SOFTWARE	1.246.157,37	1.228.042,17
ALTRE IMMOBILITZAT IMMATERIAL	22.926,81	22.926,81
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	-833.325,72	-446.090,00
INVERSIONS INFR. I BENS US GENERAL	3.532.252,35	2.619.643,74
INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL	3.532.252,35	2.619.643,74
IMMOBILITZAT FINANCER	30.000,00	30.000,00
ACCIONS SENSE COTITZACIÓ OFICIAL	30.000,00	30.000,00
DEUTORS	127.037.609,04	22.798.247,23
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOST CORRENT	126.987.777,22	22.752.915,05
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOSTOS TANCATS	16.400,00	29.947,38
ALTRES DEUTORS NO PRESSUPOSTARIS	33.431,82	15.384,80
COMPTES FINANCERS	135.989.882,65	75.586.604,79
FIANCES A CURT TERMINI	21.189,03	18.167,03
ENTREGUES EN EXECUCIÓ D'OPERACIONS	134.902.615,13	75.300.293,05
CAIXA	0,00	0,00
ALTRES PARTIDES PENDENTS D'APLICACIÓ	0,00	400,03
BANCS I INSTITUCIONS DE CRÈDIT. COMPTES OPERATIUS	1.066.078,49	267.744,68
BANCS I INSTITUCIONS DE CRÈDIT. COMPTES RESTING DE RECAPTA	0,00	0,00
BANCS I INSTITUCIONS DE CRÈDIT. COMPTES FINANCERS	0,00	0,00
FORMALITZACIÓ	0,00	0,00
AJUSTOS PER PERIODIFICACIÓ	2.693.794,93	6.179.589,74
DESPESES AVANÇADES		
INGRESSOS DIFERITS	2.693.794,93	6.179.589,74
RESULTAT DE L'EXERCICI		
TOTAL ACTIU	274.756.194,99	113.210.655,31
COMPTES CONTROL PRESSUPOSTARI	175.469,07	871.748,57
PRESSUPOST DE DESPESES D'EXERCICIS POSTERiors	175.469,07	871.748,57
COMPTES D'ORDRE	32.864.558,68	32.886.702,68
AVALS REBUTS	32.864.558,68	32.869.874,68
AVALS PROVISIONALS		16.828,00

El Director General,

El Cap d'Administració,





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

BALANÇOS DE SITUACIÓ A 31-12-2004 I 31-12-2003

PASSIU		
	2.004	2.003
PATRIMONI I RESERVES	5.623.106,80	4.881.251,17
PATRIMONI	5.623.106,80	4.881.251,17
SUBVENCIONS DE CAPITAL	8.156.168,54	7.470.005,19
DEL SECTOR ESTATAL	7.854.132,25	6.962.172,00
DE COMUNITATS AUTÒNOMES	302.036,29	507.833,19
DEUTES A CURT TERMINI	245.418.544,97	81.513.343,55
CREDITORS PER OBLIG. REC. I PAG.ORDENATS PRESS.C	13.648.939,16	32.479.117,65
CREDITORS PER OBLIG. RECONEG. PRESS.TANCATS	0,00	50.085,17
CREDITORS PER PAGAMENTS ORDENATS. PRESS.CT	60.757.846,02	0,00
HISENDA PÚBLICA, CREDITORA PER CONCEP. FISCALS	20.173,85	29.754,15
SEGURETAT SOCIAL, CREDITORA	4.032,90	4.603,52
HISENDA PÚBLICA, CREDITORA PER IVA	375.903,45	512.251,90
ALTRES CREDITORS NO PRESSUPOSTARIS	162.339.719,37	44.131.179,96
FIANCES A CURT TERMINI	53.746,11	33.120,83
CREDITORS PER DEVOLUCIONS D'INGRESSOS	0,00	0,00
OPERADORS PER INTEGRACIÓ TARIFÀRIA	8.218.184,11	4.273.230,37
AJUSTOS PER PERIODIFICACIÓ	14.494.093,49	18.604.199,77
DESPESES DIFERIDES	4.421.984,55	8.361.872,15
INGRESSOS AVANÇATS	10.072.108,94	10.242.327,62
RESULTAT DE L'EXERCICI	1.064.281,19	741.855,63
TOTAL PASSIU	274.756.194,99	113.210.655,31
COMPTES CONTROL PRESSUPOSTARI	175.469,07	871.748,57
DESPESES COMPROMESES D'EXERCICIS POSTERIORIS	175.469,07	871.748,57
COMPTES D'ORDRE	32.864.558,68	32.886.702,68
AVALISTES	32.864.558,68	32.869.874,68
DEPOSITANTS D'AVALS PROVISIONAL	0,00	16.828,00

El Director General,

El Cap d'Administració





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

COMPTES DE RESULTATS CORRESPONENTS ALS EXERCICIS ACABATS EL 31-12-2004 I 31-12-2003

	2.004	2.003
INGRESSOS EXPLOTACIÓ	662.831.292,25	573.517.199,73
VENDES DE SERVEIS	316.690.289,36	291.945.992,54
INGRESSOS FINANCERS	51.924,68	118.217,86
INDEMNITZACIONS	0,00	0,00
D'ORGANISMES AUTONOMS ADMINISTRATIUS	374,79	485,85
D'ORGANISMES AUTONOMS ADMIN ENTITAT LOCAL	0,00	1.309,27
TRANSFERÈNCIES DE L'ADM. GENERAL DE L'ESTAT	112.190.269,72	94.730.400,48
TRANSFERÈNCIES DE COMUNITATS AUTÒNOMES	95.186.533,84	82.790.068,92
TRANSFERÈNCIES D'ENTITATS LOCALS	101.026.107,13	81.272.613,60
TRANSFERÈNCIES DE L'EXTERIOR	60.925,70	11.573,51
REINTEGRAMENTS DE PRESSUPOSTOS TANCATS	0,00	9.105,65
ALTRES INGRESSOS	95.097,24	5.211,56
INGRESSOS PER TRANSFERÈNCIA DE COMUNITAT AUTONOMA	37.529.769,79	22.632.220,49
DESPESES D'EXPLOTACIÓ	658.650.933,30	571.392.014,63
SOUS I SALARIS	1.272.212,21	1.325.762,46
INDEMNITZACIONS PER RAÓ DE SERVEI	33.626,90	70.046,39
COTITZACIONS SOCIALS A CÀRREC DE L'ENTITAT	268.958,94	288.500,50
ALTRES DESPESES SOCIALS	19.460,60	24.283,96
ARRENDAMENTS	138.251,54	118.969,87
REPARACIONS I CONSERVACIÓ	782.364,46	561.687,56
SUBMINISTRAMENTS	22.084,28	22.141,64
COMUNICACIONS	79.318,37	129.176,98
TREBALLS REALITZATS PER ALTRES EMPRESES	313.940.630,07	289.322.352,75
PRIMES D'ASSEGURANCES	41.341,06	43.591,86
MATERIAL D'OFICINA	43.556,20	77.175,66
DESPESES DIVERSES	498.576,29	493.991,96
TRANSFERÈNCIES A OPERADORS PÚBLICS	201.111.942,66	203.215.000,00
TRANSFERÈNCIES A ENTITATS LOCALS	43.315.000,00	34.425.605,00
TRANSFERÈNCIES A INSTITUCIONS SENSE FINAL. LUCRE	0,00	0,00
TRANSFERÈNCIES CORRENTS A EMPRESES PRIVADES	58.813.039,72	17.760.832,82
TRANSFERÈNCIES DE CAPITAL A EMPRESES PRIVADES	38.021.635,91	23.294.172,40
TRIBUTS ESTATALS	248.934,09	218.722,82
MARGE BRUT	4.180.358,95	2.125.185,10
DESPESES FINANCERES	2.636.633,86	983.695,20
INTERESSOS PRESTECS	2.636.226,83	983.192,35
ALTRES DESPESES FINANCERES	407,03	502,85
AMORTITZACIONS I PROVISIONS	1.260.670,34	1.109.518,60
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	873.434,63	785.038,53
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	387.235,71	324.480,07
RESULTAT NET	283.054,75	31.971,30
RESULTATS EXTRAORDINARIS	762.242,47	709.884,33
MODIFICACIÓ OBLIGACIONS PRESSUPOSTOS TANCATS	18.983,97	0,00
RESULTAT DE L'EXERCICI	1.064.281,19	741.855,63

El Director General,

El Cap d'Administració



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable : 2004

RESUM DE LIQUIDACIÓ DEL PRESSUPOST 2004

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
3: Taxes i altres ingr.	312.871.232,10	5.119.504,87	317.990.736,97	316.785.386,60	316.678.786,60	106.600,00	1.205.350,37	99,62%
4: Transfer. corrents	310.791.000,00	420.708,47	311.211.708,47	311.272.634,17	184.391.636,95	126.880.997,22	-60.925,70	100,02%
5: Ingressos patrimon.	30.000,00	0,00	30.000,00	51.924,68	51.924,68	0,00	-21.924,68	173,08%
7: Transferències capital	37.343.762,56	0,00	37.343.762,56	37.343.762,56	37.343.762,56	0,00	0,00	100,00%
6: Alienació d'Inversions Reals	0,00	0,00	0,00	180,00	0,00	180,00	-180,00	-
8: Rom. Tres.fin.IRC	0,00	13.201.129,56	13.201.129,56	0,00	0,00	0,00	13.201.129,56	0,00%
TOTAL INGRESSOS	661.035.994,66	18.741.342,90	679.777.337,56	665.453.888,01	538.466.110,79	126.987.777,22	14.323.449,55	97,89%
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUDES	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
1: Personal	1.606.000,00	2.165,14	1.608.165,14	1.589.172,94	1.566.036,22	23.136,72	18.992,20	98,82%
2: Compra béns i serveis	313.000.646,35	8.022.100,74	321.022.747,09	316.253.757,33	315.570.199,48	683.557,85	4.768.989,76	98,51%
3: Despeses financeres	2.601.000,00	461.710,71	3.062.710,71	2.523.331,84	2.523.331,84	0,00	539.378,87	82,39%
4: Transfer. corrents	304.426.333,56	1.575.757,10	306.002.090,66	304.697.408,21	231.127.571,97	73.569.836,24	1.304.682,45	99,57%
6: Inversions	794.252,19	1.871.952,11	2.666.204,30	1.649.365,16	1.537.141,15	112.224,01	1.016.839,14	61,86%
7: Transfer. Capital	38.607.762,56	6.807.657,10	45.415.419,66	38.021.635,91	38.003.605,55	18.030,36	7.393.783,75	83,72%
TOTAL DESPESES	661.035.994,66	18.741.342,90	679.777.337,56	664.734.671,39	590.327.886,21	74.406.785,18	15.042.666,17	97,79%



El Director General,

El Cap d'Administració,

RESUM DE LIQUIDACIÓ D'EXERCICIS TANCATS

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	22.782.862,43	0,00	22.782.862,43	22.752.915,05	22.736.515,05	16.400,00	29.947,38	99,87%
TOTAL INGRESSOS	22.782.862,43	0,00	22.782.862,43	22.752.915,05	22.736.515,05	16.400,00	29.947,38	99,87%
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUDES	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	32.529.202,82	-48.931,35	32.480.271,47	32.480.271,47	32.480.271,47	0,00	0,00	100,00%
TOTAL DESPESES	32.529.202,82	-48.931,35	32.480.271,47	32.480.271,47	32.480.271,47	0,00	0,00	100,00%
DIFERÈNCIES ING/DESP	-9.746.340,39	48.931,35	-9.697.409,04	-9.727.356,42	-9.743.756,42	16.400,00		

El Director General,

El Cap d'Administració,



**AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ**

Exercici comptable : 2004

ROMANENT LÍQUID DE TRESORERIA A 31-12-2004

1. (+) DEUTORS PENDENTS DE COBRAR A FINAL DE L'EXERCICI		261.961.413,20
De Pressupost d'Ingressos. Exercici Corrent	126.987.777,22	
De Pressupost d'Ingressos. Pressupostos tancats	16.400,00	
D'operacions comercials	0,00	
D'altres operacions no pressupostàries	134.957.235,98	
Menys = Saldos de cobrament dubtós	0,00	
Menys = Ingressos realitzats pendents d'aplicació definitiva	0,00	
2. (-) CREDITORS PENDENTS DE PAGAMENT A FINAL DE L'EXERCICI		245.418.544,97
De Pressupost de despeses. Exercici Corrent	74.406.785,18	
De Pressupost de despeses. Pressupostos tancats	0,00	
De pressupost d'ingressos	0,00	
D'operacions comercials	0,00	
D'altres operacions no pressupostàries	171.011.759,79	
Menys = Pagaments realitzats pendents d'aplicació definitiva	0,00	
3. (+) FONS LÍQUIDS EN LA TRESORERIA A FINALS DE L'EXERCICI		1.066.078,49
4. ROMANENT DE TRESORERIA AFECTAT A DESPESES AMB FINANÇAMENT FINALISTA		11.784.838,36
5. ROMANENT DE TRESORERIA PER A DESPESES GENERALS (1-2+3-4)		5.824.108,36
ROMANENT DE TRESORERIA TOTAL		17.608.946,72

El Director General,

El Cap d'Administració



**AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ**

Exercici comptable : 2004

RESULTAT PRESSUPOSTARI A 31-12-2004

1. DRETS RECONEGUTS NETS	665.453.888,01	
2. OBLIGACIONS RECONEGUDES NETES	664.734.671,39	
3. RESULTAT PRESSUPOSTARI (1-2)		719.216,62
4. DESVIACIONS POSITIVES DE FINANÇAMENT	5.045.131,96	
5. DESVIACIONS NEGATIVES DE FINANÇAMENT	0,00	
6. DESPESES FINANÇADES AMB ROMANENTS LÍQUIDS DE TRESORERIA	6.088.432,48	
7. RESULTAT D'OPERACIONS COMERCIALS	0,00	
8. RESULTAT PRESSUPOSTARI AJUSTAT (3-4+5+6+7)		1.762.517,14

El Director General,

El Cap d'Administració,





**MEMÒRIA DE L'EXERCICI 2004 DE L'AUTORITAT
DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER
A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ
DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA**





Nota 1 - INFORMACIÓ GENERAL

1.1 - Naturalesa de l'Entitat

L'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA (en endavant ATM) fou constituïda en virtut del conveni subscrit el 19 de març de 1997 per la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'Entitat Metropolitana del Transport. És una entitat de dret públic, amb personalitat jurídica i patrimoni propis, de caràcter voluntari i de duració indefinida. Es poden adherir a l'ATM totes les administracions titulars de serveis públics de transports col·lectius, individualment o a través d'entitats que les agrupin i representin, que pertanyin a l'àmbit format per les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental.

1.2 - Objectiu

L'ATM té com a finalitat articular la cooperació entre les administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures del transport públic col·lectiu de l'àrea de Barcelona que en formen part, així com la col·laboració amb aquelles altres que, com l'Administració de l'Estat (en endavant AGE), hi estan compromeses financerament o són titulars de serveis propis o no traspassats, mitjançant l'elaboració i el seguiment de tots els instruments jurídics, tècnics i financers que es considerin convenients, i, en general, la realització de les funcions que li siguin encomanades per les entitats que la componen.

D'acord amb els seus Estatuts, les funcions de l'ATM són les següents:

- Planificació d'infraestructures i serveis de transport públic col·lectiu.
- Relacions amb els operadors de transport col·lectiu (concertació i seguiment de contractes-programa i altres convenis).





- Gestió del finançament del sistema per part de les administracions i control dels ingressos, costos i inversions de les empreses prestadores del servei.
- Ordenació de tarifes.
- La publicitat, la informació i les relacions amb els usuaris.
- Altres referents al marc normatiu futur.

1.3 - Organització

Els Òrgans de Govern de l'**ATM** previstos en els seus Estatuts i Reglament de Règim Interior són els següents:

- El Consell d'Administració.
- El President.
- El Comitè Executiu.
- El Director General.

Nota 2 - BASES DE PRESENTACIÓ

2.1 - Règim comptable

D'acord amb pronunciaments de la "Intervención General de la Administración del Estado", són aplicables als Consorcis les normes de caràcter general vigents per a l'administració local, amb aquelles particularitats que puguin fixar els Estatuts. Per aquest motiu, els estats i comptes anuals de l'**ATM** de l'exercici 2004 han estat preparats d'acord amb la normativa principal recollida a la següent legislació:



a) R.D.L. 2/2004, de 5 de març, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei Reguladora de les Hisendes Locals (LLRHL).

b) R.D. 500/1990 de 20 d'abril, pel qual es desenvolupa la LLRHL.

c) Instrucció de Comptabilitat de l'Administració Local (ICAL), de 17 de juliol de 1990.

d) Documents sobre principis comptables, emesos per la Comissió de Principis i Normes Comptables Públiques, creada per Resolució de la Secretaria d'Estat d'Hisenda de 28 de desembre de 1990.

2.2 - Estats i comptes anuals

a) Els estats i comptes anuals de l'exercici 2004 són els següents:

- Liquidació del Pressupost.
- Balanç de Situació.
- Compte de Resultats.
- Memòria.

b) Els saldos dels estats i comptes anuals són coincidents amb els que figuren als registres de comptabilitat de l'ATM.

c) Els estats i comptes anuals de l'exercici 2004 resten pendents d'aprovació pel Consell d'Administració.

2.3 - Imports monetaris

A manca d'indicació en contrari, els imports monetaris d'aquesta memòria s'expressen en euros.





Nota 3 - NORMES DE VALORACIÓ

Les normes de valoració més rellevants aplicades en la preparació i presentació dels estats i comptes anuals són les següents:

3.1 - Immobilitzat material i Inversions en infraestructura i béns destinats a l'ús general

Figura valorat d'acord amb els criteris que s'indiquen a continuació:

- a) Les inversions es valoren a preu d'adquisició.
- b) Les reparacions que no signifiquin una ampliació de la vida útil i les despeses de manteniment són carregades directament al compte de resultats. Els costos d'ampliació o millora que donen lloc a un augment de la durada del bé són capitalitzats com a més valor de l'immobilitzat.
- c) Els estudis preliminars corresponents a projectes d'inversió s'imputen a despesa en l'exercici que es realitzen, llevat que l'ATM rebi ingressos específics per al seu finançament. En aquest cas, es registren als epígrafs d'immobilitzat (cost) i Subvencions de capital (finançament).
- d) Els coeficients aplicats en el càlcul de les amortitzacions són els resultants de considerar les següents vides útils:

• Construccions	8
• Maquinària, instal·lacions i estris	8
• Mobiliari	10
• Equips procés informació	4
• Instal·lacions complexes especialitzades	4 – 10





La vida útil de les construccions i instal·lacions ordinàries s'ha adequat a la durada del contracte d'arrendament de l'immoble on estan situades.

- e) Les inversions de l'exercici es comencen a amortitzar des del moment en què entren en funcionament.
- f) La baixa de les inversions en infraestructures i béns destinats a l'ús general, amb càrrec al compte de "Patrimoni lliurat a l'ús general", es registra comptablement quan les inversions han finalitzat totalment.

3.2 - Immobilitzat immaterial

Aquest epígraf comprèn els costos d'adquisició del software informàtic i de la marca SMTPC i de la pròpia **ATM**. L'amortització es realitza considerant unes vides útils de tres i cinc anys respectivament.

3.3 - Immobilitzat financer

Correspon al valor nominal de la participació del 50% en el capital de la Societat Sermetra, S.L.

3.4 - Deutors

Correspon al valor nominal dels drets pendents de cobrament els quals son, en tots els casos, amb venciment a curt termini.



3.5 - Subvencions de capital i ingressos avançats

L'ATM rep finançament de les administracions públiques per al desenvolupament de projectes d'inversió o projectes que tenen aplicació al compte de resultats. Aquest finançament es registra transitòriament a l'epígraf d'ingressos avançats. Els traspassos a l'epígraf de subvencions de capital del balanç de situació, o al compte de resultats es realitzen de forma correlacionada amb l'execució dels projectes d'inversió o de despeses que respectivament financen.

3.6 - Deutes a curt termini

Reflecteixen el valor nominal de les obligacions pendents de pagament, les quals són en tots els casos, amb venciment inferior a dotze mesos.

3.7 - Ingressos i despeses

Els ingressos i despeses són registrats a la comptabilitat financera atenent als principis de l'acreditament i de correlació d'ingressos i despeses, independentment del moment en què es cobren o es paguen, i d'aquell en què se'n produeix el reconeixement pressupostari.

Seguint el principi de prudència, l'ATM comptabilitza els beneficis realitzats en la data de tancament de l'exercici, mentre que els riscos i pèrdues previsibles, inclòs eventuais, es comptabilitzen en quan són coneguts.

D'altra banda, els ingressos i despeses s'incorporen a la Liquidació Pressupostària en el moment en què es produeix l'acte administratiu de reconeixement dels respectius drets i obligacions.



3.8 - Impost sobre Societats

D'acord amb la naturalesa de l'ATM i en aplicació de la Llei de l'Impost sobre Societats, aquesta es troba exempta de l'Impost i no està subjecta a retencions a compte pels rendiments financers que obtingui.

3.9 - Medi ambient

Les despeses derivades de les actuacions que tenen per objecte la protecció i millora del medi ambient es comptabilitzen, si escau, com a despeses de l'exercici en què s'incorren. No obstant això, si suposen inversions com a conseqüència d'actuacions per a minimitzar l'impacte ambiental i la protecció i millora del medi ambient, es comptabilitzen com a major valor de l'immobilitzat.

Nota 4 - IMMOBILITZAT MATERIAL I INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL

4.1 - Els moviments comptables registrats pels comptes que integren l'immobilitzat material de l'ATM al llarg de l'exercici 2004 es detallen en el quadre que s'insereix en la pàgina següent.

4.2 - Les inversions de l'exercici corresponen principalment als següents conceptes:

- a) Certificacions de Tramvia Metropolità, S.A. corresponents al projecte i execució de les obres de construcció d'un pas sota l'autopista A-2 per tal de permetre la circulació del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat. Aquesta actuació està finançada pel Ministerio de Fomento en virtut del conveni de cooperació formalitzat el 8 de maig de 2002 (Nota 9.3), on l'ATM es compromet a cedir aquestes obres als Ajuntaments respectius una vegada estiguin executades en la seva totalitat. L'import previst de l'actuació és de 3.907 milers d'euros. En l'exercici 2003 es va executar un import de 2.620 milers d'euros i a l'exercici 2004 un import de 913 milers d'euros.

IMMOBILITZAT MATERIAL I INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL

	VALOR DE COST				FONS D'AMORTITZACIÓ				Valor Net
	Saldo 1.1.2004	Altes	Traspasos a inmaterial	Baixes	Saldo 31.12.2004	Saldo 1.1.2004	Dotacions	Baixes	Saldo 31.12.2004
• Construccions	309.881,96	-	-	-	309.881,96	103.110,84	38.735,24	-	141.846,08
• Maquinària, instal·lacions i estris	50.942,52	5.286,46	-	-	56.228,98	28.849,15	6.526,18	-	35.375,33
• Mobiliari	75.724,95	13.753,60	-	-	89.478,55	31.041,87	8.204,95	-	39.246,82
• Equips procés informació	259.212,39	141.073,77	-	(-) 1.610,71	398.675,45	161.431,33	57.246,18	(-) 1.610,71	217.066,80
• Intal·lacions complexes especialitzades	6.216.263,93	576.642,72	(-) 18.115,20	-	6.774.791,45	1.395.901,73	762.722,07	-	2.158.623,80
IMMOBILITZAT MATERIAL	6.912.025,75	736.756,55	(-) 18.115,20	(-) 1.610,71	7.629.056,39	1.720.334,92	873.434,62	(-) 1.610,71	2.592.158,83
INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL	2.619.643,74	912.608,61	-	-	3.522.252,35	-	-	-	-
									3.522.252,35



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



- b) La resta d'inversions de l'exercici corresponen principalment a equips informàtics i instal·lacions complexes especialitzades (Sistema de Gestió i Ajut a l'Explotació).

Nota 5 - IMMOBILITZAT IMMATERIAL

Els moviments comptables registrats pels comptes que componen l'epígraf d'immobilitzat immaterial es detallen en el quadre que s'insereix en la pàgina següent.

Nota 6 - DEUTORS

El saldo al 31 de desembre de 2004 de l'epígraf de Deutors per drets reconeguts presenta la següent composició:

• Contracte-Programa (Nota 12.3)		
– AGE	115.637.000,00	
– Generalitat de Catalunya	9.027.583,34	
– Ajuntament de Barcelona	2.216.413,88	126.880.997,22
• Altres		123.180,00
		<u>127.004.177,22</u>

En el decurs del mes de gener del 2005 l'ATM ha cobrat l'import pendent per part de l'AGE.

Nota 7 - COMPTES FINANCERS

- 7.1 - L'epígraf "Bancs i Institucions de Crèdit" correspon a saldos disponibles en diferents entitats de crèdit.



IMMOBILITZAT IMMATERIAL

VALOR DE COST

FONS D'AMORTITZACIÓ

	Saldo 1.1.2004	Inversions	Traspassos de Material	Saldo 31.12.2004	Saldo 1.1.2004	Dotacions	Saldo 31.12.2004	Valor Net 31.12.2004
• Software	1.228.042,17	-	18.115,20	1.246.157,37	431.381,85	385.755,46	817.137,31	429.020,06
• Altre immobilitzat immaterial	22.926,81	-	-	22.926,81	14.708,15	1.480,26	16.188,41	6.738,40
	1.250.968,98	-	18.115,20	1.269.084,18	446.090,00	387.235,72	833.325,72	435.758,46

• Software

• Altre immobilitzat immaterial



- 7.2 - El saldo deutor de l'epígraf "Lliuraments en Execució d'Operacions" correspon als pagaments efectuats als operadors TMB i FGC en concepte d'aportacions del Contracte-Programa 2002-2004, amb el següent detall (Nota 12.3):

	2002	2003	2004	TOTAL
• Transports de Barcelona, S.A. i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. (TMB)	7.387.114,35	47.566.312,86	46.048.703,52	101.002.130,73
• Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)	1.420.900,85	18.925.964,99	13.553.618,56	33.900.484,40
	<u>8.808.015,20</u>	<u>66.492.277,85</u>	<u>59.602.322,08</u>	<u>134.902.615,13</u>

- 7.3 - L'ATM té concertades diverses operacions de tresoreria amb entitats de crèdit fins a un límit de 162.000 milers d'euros, que a 31 de desembre de 2004 estaven disposades en 161.868 milers d'euros (saldo reflectit a l'epígraf d'"Altres Creditors no pressupostaris"). En l'exercici 2005 s'ha procedit al refinançament a llarg termini d'aquest endeutament en funció del que disposa el Contracte-Programa aprovat per al període 2002-2004 (Nota 12.3).

- 7.4 - L'epígraf d'ingressos diferits correspon al finançament previst pel Contracte-Programa 2002-2004 per a finançar les despeses meritades per aquest concepte i reflectides a l'epígraf de despeses diferides (Nota 10.3).

Nota 8 - PATRIMONI I RESERVES I RESULTAT DE L'EXERCICI

Els fons propis de l'ATM han tingut el següent moviment durant l'exercici 2004:

	Saldo 1.1.2004	Aplicació Resultat 2003	Resultat 2004	Saldo 31.12.04
• Patrimoni	4.881.251,17	741.855,63	-	5.623.106,80
• Resultat de l'exercici	741.855,63	(-) 741.855,63	1.064.281,19	1.064.281,19
	<u>5.623.106,80</u>	<u>-</u>	<u>1.064.281,19</u>	<u>6.687.387,99</u>



Nota 9 - SUBVENCIONS DE CAPITAL I INGRESSOS AVANÇATS

9.1 - Les subvencions procedents del sector estatal corresponen als següents conceptes:

a) Fons de Contractes-Programes (Nota 12.3) aplicats al desenvolupament d'un sistema de gestió i ajut a l'exploració a l'ATM i a les empreses de transport públic en règim de gestió indirecta (veure Nota 4.1, epígraf d'Instal·lacions complexes especialitzades).

• Saldo a 1 de gener de 2004	4.342.529,00
• Inversió de l'exercici 2004	566.276,80
• Baixa inversió de l'exercici 2003	(-) 30.000,00
• Aplicació a resultats (amortització econòmica)	(-) 556.925,16
• Saldo a 31 de desembre de 2004	4.321.880,64

b) Fons del Ministerio de Fomento per a l'execució de les obres de construcció d'un pas sota l'autopista A-2 per tal de permetre la circulació del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat (Nota 4.2 i 9.3). Import certificat total de 3.532.252,61 euros.

9.2 - Les subvencions de Comunitats Autònomes inclouen el finançament de les inversions realitzades per l'ATM relatives al sistema de validació i venda integrat.

• Saldo a 1 de gener de 2004	507.833,19
• Inversió de l'exercici 2004	-
• Aplicació a resultats (amortització econòmica)	(-) 205.796,90
• Saldo a 31 de desembre de 2004	302.036,29





9.3 - Els ingressos avançats tenen la següent composició:

• Transferències de Contracte-Programa 2002-2004 pendents d'aplicació (Nota 12.3)		<u>8.364.353,81</u>
• Transferència de l'IMSERSO pel desenvolupament d'un programa d'accessibilitat en les renovacions de flota de les línies regulars d'autobusos:		
- Aportacions totals 2001-2003	1.442.429,04	
- Aplicat a ingressos exercici 2000-2003	(-) 294.636,90	
- Ingrés avançat any 2003	<u>1.147.792,14</u>	
- Aportació 2004	<u>420.708,47</u>	
- Aplicat a ingressos exercici 2004	(-) 480.843,04	<u>1.087.657,57</u>
• Transferència relativa al conveni de 2 de juny de 2000 entre la Generalitat de Catalunya i l'ATM per al finançament del sistema de validació i venda integrat:		
- Aportació total	7.212.145,25	
- Aplicat a ingressos d'exercici 2000-2003	(-) 5.957.179,87	
- Aplicat a Subvencions de capital a l'exercici 2001-2003	(-) 823.187,65	
- Aplicat a Subvencions de capital a l'exercici 2004	-	
- Aplicat a ingressos d'exercici 2004	(-) 186.007,23	<u>245.770,50</u>
• Aportació del Ministerio de Fomento per al pas sota la A-2 (Nota 4.2)	3.906.578,67	
- Aplicat a Subvencions de capital a l'exercici 2003	(-) 2.619.643,08	
- Aplicat a Subvencions de capital a l'exercici 2004	(-) 912.608,61	<u>374.327,06</u>
		<u>10.072.108,94</u>



**Nota 10 - CREDITORS**

- 10.1 - El saldo a 31 de desembre de 2004 de l'epígraf de Creditors per obligacions reconegudes i pagaments ordenats presenta la següent composició (Nota 12.3):

• TMB (Contracte-Programa)	45.929.257,17
• FGC (Contracte-Programa)	14.829.018,79
• RENFE	6.363.207,59
• Tramvia Metropolità, S.A.	874.380,40
• Tramvia Metropolità del Besòs, S.A.	3.006.336,55
• Operador del Tramvia Metropolità, S.A.	2.245.084,24
• Altres	1.159.500,44
	<u>74.406.785,18</u>

L'epígraf d'Altres correspon en la seva major part a l'adquisició de béns i serveis per part de l'ATM.

- 10.2 - L'epígraf d'"operadors integració tarifària" reflecteix el saldo net creditor relatiu a imports a cobrar i a pagar als operadors i comercialitzadors adherits al Sistema Tarifari Integrat de la regió metropolitana de Barcelona (Nota 12.2). El detall del saldo net és el següent:

Operator	Saldo a pagar (a cobrar)
• TMB	7.193.883,30
• FGC	561.289,98
• RENFE	(-) 645.961,11
• Transportes Urbanos y Servicios Generales, S.A.	664.358,14
• Logista, S.A.	(-) 1.433.594,39
• Comercial Servicio Quinielas	(-) 891.489,06
• Altres operadors i comercialitzadors	2.769.697,25
	<u>8.218.184,11</u>



10.3 - El saldo de l'epígraf "despeses diferides" inclou els següents conceptes:

• Despeses a liquidar a l'exercici 2004 per Integració Tarifària (Nota 12.2)	1.712.729,42
• Compensacions per Integració Tarifària i altres de l'exercici 2004 (Nota 12.2)	511.475,03
• Compensació estimada per Integració Tarifària a RENFE de l'exercici 2004 (Nota 12.2)	2.000.000,00
• Interessos acreditats no vençuts	182.319,90
• Altres conceptes	15.460,20
	<u>4.421.984,55</u>

La suma de les despeses diferides per compensacions i interessos, amb un import total de 2.693.794,93 euros, estan finançats per ingressos diferits en concepte de Contracte-Programa (Nota 7.4 i 12.2).

Nota 11 - SITUACIÓ FISCAL

11.1 - D'acord amb la legislació vigent, les liquidacions d'impostos no poden considerar-se definitives fins que no han estat inspeccionades per les autoritats fiscals o ha transcorregut el termini de prescripció de quatre anys. L'ATM té oberts a inspecció tots els exercicis no prescrits i per a tots els tributs als que es troba subjecta. En opinió dels administradors de l'ATM no s'espera que es meritin passius addicionals significatius com a conseqüència d'una eventual inspecció.

11.2 - El saldo del compte Hisenda Pública creditora per conceptes fiscals reflecteix bàsicament les retencions practicades a compte de l'I.R.P.F. en el mes de desembre de 2004.



- 11.3 - El saldo del compte Hisenda Pública creditora per I.V.A. correspon a la liquidació de desembre de 2004, ingressada l'1 de febrer de 2005.

Nota 12 - INGRESSOS I DESPESES

- 12.1 - Ingressos per vendes de serveis

Al 31 de desembre de 2004 aquest epígraf presenta la següent composició:

• Venda de títols integrats	299.119.504,87
• Repercussió de les despeses de gestió del sistema tarifari integrat	17.341.184,49
Ingressos del sistema tarifari integrat (Nota 12.2)	<u>316.460.689,36</u>
• Facturacions a tercers del Centre d'Informació TransMet	<u>229.600,00</u>
	<u>316.690.289,36</u>

- 12.2 - Despeses per treballs realitzats per altres empreses

- a) En l'exercici 2001 es va posar en marxa el Sistema Tarifari Integrat de la regió metropolitana de Barcelona. En virtut dels diferents convenis signats amb els operadors i els comercialitzadors, l'ATM realitza les vendes de títols integrats (T-10, T-50/30, T-MES, T-DIA i altres) i repercuteix als operadors les despeses de gestió del sistema. Per altra banda l'ATM es fa càrrec de liquidar els ingressos assignats a cada operador en funció dels viatgers transportats (validacions i enquestes), de les despeses de gestió del sistema (edició dels títols, comissions de comercialització, rebuig, auditoria, enquestes, comunicació i altres despeses de gestió) i de les compensacions econòmiques acordades amb els operadors.



b) Les despeses associades en l'exercici 2004, en virtut de l'exposat, s'obtenen a partir del càlcul següent:

• Despeses per serveis de transport de viatgers, incentiu de seguretat i taxa de seguretat (ingressos assignats als operadors)	300.134.814,68
• Despeses de gestió del sistema	
– Comissions i despeses per edició i comercialització de títols (operadors)	10.329.737,27
– Comissions i despeses per edició i comercialització de títols (Logista i Comercial Servicios Quinielas, S.L.)	2.000.401,35
– Despeses gestió ATM (1)	4.800.868,05
– Altres despeses del sistema	808.371,09
	<u>17.939.377,76</u>
• Despesa neta no repercutida al sistema (prorrata provisional I.V.A. no deduïble i altres)	<u>(-) 1.150.987,13</u>
• Despeses pendents de liquidar de l'exercici anterior	<u>(-) 2.175.245,37</u>
• Periodificació de despeses a liquidar a l'exercici 2004:	
– Despeses per serveis de transport de viatgers	1.136.641,15
– Despeses de gestió	576.088,27
	<u>1.712.729,42</u>
• Despeses del sistema tarifari integrat (Nota 12.1)	<u>316.460.689,36</u>



(1) Import pressupostat

- c) Addicionalment l'ATM liquida, amb el finançament rebut del Contracte-Programa 2002-2004 (Nota 12.3.f), les següents compensacions per integració tarifària, a les empreses operadores (epígraf de transferències a operadors privats):

• Compensacions Integració Tarifària	19.485.112,23
• Compensacions servei nocturn	3.121.868,86
• Compensacions per Integració Tarifària i servei nocturn periodificades a 31 de desembre 2003	(-) 3.968.900,86
• Compensacions per Integració Tarifària i servei nocturn de l'exercici 2004 periodificades a 31 de desembre 2004 (Nota 10.3)	2.511.475,03
	<u>21.149.555,26</u>

12.3 - Ingressos i despeses per transferències corrents (Contracte Programa)

- a) El 13 de desembre de 2004 es va signar entre l'AGE i l'ATM el Contracte Programa 2002-2004 que té per objecte regular les relacions recíproques relatives al finançament del transport públic regular de viatgers en l'àmbit definit en l'article 1 dels estatuts de l'ATM, donant continuïtat a diversos aspectes dels Contractes-Programa relatius a períodes anteriors.

Aquest Contracte Programa estén la seva vigència de l'1 de gener de 2002 fins al 31 de desembre de 2004, i es regularitzarà sobre les bases previstes els exercicis 2002 i 2003.

El Contracte Programa recull les necessitats del sistema de transport gestionat per l'ATM per els anys 2002, 2003 i 2004 (2.141 milions d'euros) i la seva cobertura mitjançant les aportacions dels usuaris (966 milions d'euros) i de les Administracions públiques (1.175 milions d'euros): AGE i Administracions Consorciades en l'ATM (Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona i Entitat Metropolitana del Transport)



- b) Atès que els pressupostos aprovats per les diferents Administracions públiques en els exercicis 2002-2004 incorporen unes aportacions inferiors en 188 milions d'euros respecte de les necessàries per a arribar als 1.175 milions d'euros esmentats, el sistema ha recorregut a mecanismes transitoris de finançament el cost dels quals serà assumit per les administracions. Les administracions també assumeixen la insuficiència d'aportacions per a la liquidació del Contracte Programa 1998-2001 (7 milions d'euros).

Aquestes insuficiències que totalitzen 195 milions d'euros seran cancel·lades per les Administracions segons el calendari pressupostari següent (en milers d'euros):

	2006	2007	2008	2009	TOTAL
• AGE	18.590	18.590	18.591	18.591	74.362
• Generalitat de Catalunya	23.084	23.084	23.084	23.084	92.336
• Ajuntament de Barcelona	4.331	4.331	4.332	4.332	17.326
• EMT	2.717	2.718	2.718	2.718	10.871
	48.722	48.723	48.725	48.725	194.895

Segons acord del Consell d'Administració de l'ATM de 3 de desembre de 2004, en el mes de febrer de 2005 es formalitza un préstec amb el Royal Bank of Scotland per un import de 195 milions d'euros amb venciment final l'11 de desembre de 2009, a amortitzar en quatre pagaments anuals iguals i consecutius a partir de 2006.

Atenent al pressupost aprovat per l'ATM per a l'exercici 2005, amb la disposició d'aquest préstec es donarà cobertura pressupostaria als següents conceptes:

- Lliuraments als operadors per a cobrir els dèficits d'aportacions de les administracions respecte de les necessitats previstes. A 31 de desembre de 2004 l'ATM havia lliurat als operadors un import de 134.903 milers d'euros per aquest concepte, sobre el total de 155.733 milers d'euros previstos. Aquest lliurament s'ha registrat a l'epígraf de "Lliuraments en Execució d'Operacions" (Nota 7.2).



- Infrafinançament ó sobrefinançament transitori dels operadors, amb un import net de 40 milions d'euros.
- c) El Contracte Programa recull els criteris de liquidació de l'aportació de l'AGE per al període 2002-2004 així com l'obligació de les Administracions Consorciades de cobrir la totalitat de les necessitats reals del sistema del transport després de deduir d'aquestes les aportacions meritades per l'AGE i els ingressos dels usuaris.
- d) A la data de tancament de l'exercici 2004 es trobaven en curs les negociacions entre les diferents administracions implicades, del Contracte-Programa que tindrà vigència a partir de l'1 de gener del 2005. D'acord amb el Contracte Programa 2002-2004, l'AGE i les Administracions Consorciades han inclòs una partida per al finançament del transport en els seus pressupostos de l'exercici 2005 atès que es intenció de totes les administracions donar continuïtat a aquest marc de finançament.
- e) En l'exercici 2004 l'ATM ha reconegut com a ingrés de transferència per Contracte-Programa un import de 4.325 milers d'euros en concepte de compensació per despeses financeres (operacions de tresoreria esmentades), quotes d'I.V.A. no deduïble (prorrata) i despeses associades al subministrament de material mòbil.





- f) En el quadre resum del full següent, es detallen les transferències corrents i de capital rebudes a l'exercici 2004 per l'ATM de les Administracions, així com les aportacions que aquesta ha realitzat als operadors en virtut dels acords amb cadascun d'ells, les despeses relatives a les actuacions en relació als operadors de transport públic interurbà en règim de gestió indirecta i les dels sistemes tramviaris. El resum dels efectes en el compte de resultats es el següent, en milers d'euros:

	<u>Ingressos (1)</u>	<u>Despeses (1)</u>
Contracte Programa		
• Administracions	345.265	-
• Operadors públics (TMB-FGC)	-	201.112
• EMT (gestió indirecta)	-	43.315
• Compensacions per integració tarifària i altres subvencions a operadors	-	21.150
• Altres transferències a operadors	-	11
• Tramvia Baix Llobregat (Nota 13)	-	47.712
• Tramvia Glòries Besòs (Nota 13)	-	27.295
		-
Altres transferències	667	667
	<u>345.932</u>	<u>341.262</u>

Les despeses per contracte programa que es reflecteixen en el quadre resum posterior inclouen un import liquidat per l'ATM per inversions en el Sistema de Gestió i Ajut a l'Explotació (S.A.E.) de 566 milers d'euros (Nota 4.3). El finançament corresponent a aquesta inversió s'ha imputat com a subvencions de capital (Nota 9.1).



- (1) Inclouen a ingressos i a despeses un total de 2.511 milers d'euros corresponents a les compensacions per integració tarifària pendents d'aplicar a pressupost (Nota 10.3 i 12.2). La periodificació de despeses s'ha registrat amb abonament a l'epígraf de Despeses Diferides, i la periodificació d'ingressos amb càrrec a l'epígraf d'Ingressos Diferits.

RESUM APORTACIONS CONTRACTE-PROGRAMA (milers d'euros)

	Drets reconeguts			Cobraments			Pendent de cobrament al 31.12.2004 (Nota 6)
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	
INGRESSOS							
• AGE	92.364	94.211	115.637	92.364	94.211	-	115.637
• Generalitat de Catalunya (2)	80.234	106.550	131.674	60.178	105.523	143.730	9.027
• Ajuntament de Barcelona	47.871	49.510	51.985	46.496	49.510	51.144	2.216
• EMT	27.598	32.186	48.838	27.598	32.186	48.838	-
TOTAL	248.067	282.457	348.134	226.636	281.430	243.712	126.880
	Obligacions liquidades			Pagaments			
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	
DESPESES (3)							
• TMB	159.731	163.445	161.270	147.480	154.727	136.310	45.929
• FGC	45.052	39.770	39.842	36.782	38.479	34.573	14.830
• EMT (Gestió indirecta)	26.084	34.426	43.315	26.084	34.052	43.689	-
• Tramvia Baix Llobregat i Glòries-Besòs	-	22.219	75.007	-	22.219	68.032	6.975
• Recaptació directa ATM	12.526	19.601	27.742	12.500	19.534	21.775	6.060
	243.393	279.461	347.176	222.846	269.011	304.379	73.794
INGRESSOS AVANÇAT	4.674	2.996	958				8.364
	(-) 264 (1)						

(1) Correspon al total d'ingressos pendents d'aplicar en data 31.12.02 corresponents al Contracte-Programa 1999-2001.

(2) No inclouen les aportacions de capital efectuades directament per la Generalitat de Catalunya a FGC i previstes en el Contracte-Programa (23.469 milers d'euros per l'exercici 2002, 23.139 milers d'euros per a l'exercici 2003 i 22.838 milers d'euros per a l'exercici 2004).

(3) No s'inclouen les aportacions realitzades extrapressupostàriament de les quals s'han pagat un total de 134.902 milers d'euros dels 155.733 milers d'euros compromesos (Nota 10).



12.4 - Despeses de personal

La plantilla de l'ATM al 31 de desembre de 2004 distribuïda per categories professionals, incloent una persona en comissió de serveis de TMB, es detalla a continuació:

<u>Categoria</u>	<u>Nombre d'empleats</u>
• Director general	1
• Director tècnic	-
• Cap de servei	4
• Cap d'unitat	4
• Tècnic superior	3
• Tècnic grau mitjà	7
• Secretària de direcció	1
• Administratius	6
• Auxiliars administratius	2
	<u>28</u>

Durant l'exercici 2004 l'ATM ha disposat d'un empleat adscrit en comissió de serveis (d'acord amb el conveni subscrit a l'efecte amb TMB). En aquest sentit l'epígraf de treballs realitzats per altres empreses inclou un total de 52 milers d'euros corresponents a aquest concepte.

12.5 - Resultats extraordinaris

Aquest epígraf del Compte de resultats té la següent composició:

• Subvencions de capital aplicades, correlacionades amb l'amortització econòmica (Nota 9.1 i 9.2)	762.722,06
• Altres	(-) 479,59
	<u>762.242,47</u>



Nota 13 - ALTRES CONSIDERACIONS

13.1 - Tramvia Baix Llobregat i Tramvia Glòries-Besòs

- a) El 27 d'abril de 2000 el Consell d'Administració de l'ATM va adjudicar la redacció del projecte, la construcció i l'explotació d'un sistema de tramvia-metro lleuger en el corredor Diagonal-Baix Llobregat de l'àrea de Barcelona que inclou sistema tramviari, serveis afectats i expropiacions. El contracte corresponent va ser formalitzat el 17 de novembre de 2000 amb Tramvia Metropolità. S.A amb un pressupost inicial de 217 milions d'euros (abans d'I.V.A.).

Els terrenys afectats per les expropiacions relatives a aquest projecte formen part del domini públic del Consorci de l'ATM, que actua com a beneficiari en atenció al risc assumit en relació amb l'apreuament. El pagament d'aquest és obligació de l'empresa adjudicatària fins al límit de la xifra d'inversió prevista per a les expropiacions en el projecte econòmic financer de l'adjudicatari. L'ATM no registrarà comptablement la inversió en terrenys fins al moment de la seva reversió.

- b) El 12 de desembre de 2002, el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar el projecte constructiu del Tramvia Glòries-Besòs, per un import de 205 milions d'euros (abans d'I.V.A.), així com el contracte definitiu amb l'adjudicatari (Tramvia Metropolità del Besòs, S.A.).
- c) En l'exercici 2004 s'han posat en servei els dos sistemes tramviaris esmentats. Les transferències corrents i de capital lliurades per l'ATM a les societats concessionàries dels serveis es detallen a la Nota 12.3.

L'ATM preveu finançar el cost de la inversió i de l'explotació dels Tramvies amb recursos de Contracte Programa, que inclouen els fons compromesos per la Generalitat de Catalunya per aquest concepte segons acords de Govern de 31 de juliol de 2000 i 24 de desembre de 2002. L'ATM segueix el criteri de no reconèixer cap deute per finançament d'inversió amb els concessionaris, fins que no arriba el corresponent finançament previst en origen, per tal de mantenir l'equilibri pressupostari.



En els exercicis 2002 a 2004 el Consell d'Administració de l'ATM ha aprovat diverses modificacions en l'execució d'aquestes dues actuacions i addicionalment, els concessionaris han presentat reclamacions a l'ATM per diversos conceptes que estan en fase de negociació o pendents d'aprovació pel Consell d'Administració de l'ATM (costos de pròrroga segons nou termini contractual del treballs de construcció, revisions de preus, etc.).

Fins ara l'ATM ja ha assegurat el finançament d'una part d'aquestes majors inversions respecte les previsions inicials i espera obtenir el finançament de la resta amb recursos provinents del Contracte-Programa actualment en negociació (Nota 12.3).

- 13.2 - El 12 de desembre de 2002 el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar l'adjudicació del concurs per al subministrament de trens per a diferents línies del metro de Barcelona, per un valor total dels trens de 464 milions d'euros. Cal esmentar que aquests trens no seran propietat de l'ATM sinó que en disposarà d'ells mitjançant un contracte de "renting".

El 8 d'agost de 2003 es va subscriure entre l'ATM, CAF i una agrupació d'entitats financeres un primer contracte marc per a l'arrendament de 39 trens per a les línies 2, 3 i 5 del metro de Barcelona, posteriorment el 25 de novembre de 2003, es va formalitzar el contracte de subministrament associat. El 23 de juliol de 2004 es va formalitzar el contracte marc i d'arrendament i el contracte de subministrament amb Alstom, l'altre adjudicatari, per al subministrament de 50 trens per a la futura línia 9 del metro de Barcelona.

El 28 de juliol de 2003 es va acordar iniciar un procediment similar per a la contractació de 10 nous trens per a la línia 1 del metro de Barcelona. El 3 de desembre de 2004 el Consell d'Administració de l'ATM va adjudicar a CAF aquest contracte.



- 13.3 - Atesa l'activitat a què es dedica l'ATM, la qual ha estat descrita a la Nota 1, aquesta no té responsabilitats, despeses, actius, ni provisions i contingències de naturalesa mediambiental que poguessin ésser significatius en relació amb el patrimoni, la situació financera i els resultats de l'ATM.

Per aquest motiu, no s'inclouen desglossaments en aquesta memòria dels estats i comptes anuals pel que fa a informació sobre qüestions mediambientals.



Nota 14 - QUADRE DE FINANÇAMENT

Els recursos obtinguts durant els exercicis 2004 i 2003, així com la seva aplicació, i l'efecte que han produït aquestes operacions sobre el capital circulant es reflecteixen en el quadre següent:

<i>FONS PERMANENTS</i>					
APLICACIONS	2004	2003	ORÍGENS	2004	2003
Recursos aplicats en l'exercici	-	-	Recursos generats en l'exercici	1.562.049,47	1.134.468,27
Adquisicions d'immobilitzat:			Subvencions de capital	1.448.885,41	2.922.924,75
Material i Infraestructura	1.649.365,16	2.952.814,30	Alienacions d'immobilitzat	180,00	300,00
Immaterial	-	347.412,33			
Financer	-	30.000,00			
Augment del capital circulant	1.361.749,72	727.466,39	Disminució del capital circulant	-	-
	3.011.114,88	4.057.693,02		3.011.114,88	4.057.693,02

<i>VARIACIONS DEL CAPITAL CIRCULANT</i>				
	2004		2003	
	AUGMENTS	DISMINUCIONS	AUGMENTS	DISMINUCIONS
Deutors	104.239.361,81	-	-	242.858,59
Comptes financers	60.403.277,86	-	52.300.431,31	-
Deutes a curt termini	-	163.905.201,42	-	51.477.269,13
Ajustaments per periodificació	624.311,47	-	147.162,80	-
	165.266.951,14	163.905.201,42	52.447.594,11	51.720.127,72
Variació del capital circulant	-	1.361.749,72	-	727.466,39
	165.266.951,14	165.266.951,14	52.447.594,11	52.447.594,11

<i>CONCILIACIÓ DEL RESULTAT DE L'EXERCICI AMB ELS RECURSOS GENERATS/(APLICATS)</i>		
	2004	2003
Resultat de l'exercici segons Compte de Resultats	1.064.281,19	741.885,63
Dotacions a l'amortització	1.260.670,34	1.109.518,60
Resultats extraordinaris	(-) 180,00	(-) 300,00
Subvencions de capital aplicades	(-) 762.722,06	(-) 716.603,96
RECURSOS GENERATS/(APLICATS) EN L'EXERCICI	1.562.049,47	1.134.468,27







5

Presupuesto 2005

Presupuesto ATM 2005

Presupuesto ATM 2005 ESTADO DE GASTOS

<i>Art.</i>	<i>Denominación</i>	<i>Importe 2005 (€)</i>
CAPÍTULO 1 - GASTOS DE PERSONAL		
10	Altos cargos	35.000,00
13	Personal laboral	1.300.000,00
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del contratante	365.500,00
	TOTAL CAPÍTULO 1	1.700.500,00
CAPÍTULO 2 - GASTOS DE BIENES CORRIENTES Y DE SERVICIOS		
20	Alquileres	154.000,00
21	Reparaciones, mantenimiento y conservación	842.596,50
22	Material, suministros y otros	328.546.744,40
23	Indemnizaciones por razón del servicio	49.000,00
24	Gastos de de publicaciones	130.000,00
	TOTAL CAPÍTULO 2	329.722.340,90
CAPÍTULO 3 - GASTOS FINANCIEROS		
31	De préstamos del interior	5.167.938,60
34	De depósitos, fianzas y otros	1.000,00
	TOTAL CAPÍTULO 3	5.168.938,60
CAPÍTULO 4 - TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
44	A Empresas Públicas y otros entes públicos	268.500.000,00
46	A Entidades Locales	44.818.000,00
47	A Empresas Privadas	65.196.767,05
	TOTAL CAPÍTULO 4	378.514.767,05
CAPÍTULO 6 - INVERSIONES REALES		
62	Inversión nueva asociada al funcionamiento operativo de los servicios	500.159,00
	TOTAL CAPÍTULO 6	500.159,00
CAPÍTULO 7 - TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
77	A empresas privadas	35.572.205,00
	TOTAL CAPÍTULO 7	35.572.205,00
CAPÍTULO 8 - ACTIVOS FINANCIEROS		
87	Variaciones del Capital Circulante	195.000.000,00
	TOTAL CAPÍTULO 8	195.000.000,00
TOTAL ESTADO DE GASTOS		946.178.910,55

ESTADO DE INGRESOS

<i>Art.</i>	<i>Denominación</i>	<i>Importe 2005 (€)</i>
CAPÍTOL 3 - TASAS Y OTROS INGRESOS		
33	Venta de bienes y servicios	240.000,00
34	Precios públicos	329.746.705,50
	TOTAL CAPÍTULO 3	329.986.705,50
CAPÍTOL 4 - TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
40	Del Estado	117.950.000,00
45	De Comunidades Autónomas	148.679.000,00
46	De entidades locales	119.981.000,00
	TOTAL CAPÍTULO 4	386.610.000,00
CAPÍTULO 5 - INGRESOS PATRIMONIALES		
52	Intereses de depósitos	10.000,00
	TOTAL CAPÍTULO 5	10.000,00
CAPÍTULO 7 - TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
75	De Comunidades Autónomas	34.572.205,05
	TOTAL CAPÍTULO 7	34.572.205,05
CAPÍTULO 9 - PASIVOS FINANCIEROS		
91	Préstamos recibidos	195.000.000,00
	TOTAL CAPÍTULO 9	195.000.000,00
TOTAL ESTADO DE INGRESOS		946.178.910,55



Autoritat
del Transport
Metropolità

Autoritat del Transport Metropolità
Consorti per a la coordinació
del sistema metropolità de transport
públic de l'àrea de Barcelona

Muntaner, 315-321 08021 Barcelona
T. 93 362 00 20 * F. 93 362 00 22
E-mail: atm@atm-transmet.org
Web: www.atm-transmet.org